

Der Schadenfreiheitsrabatt in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Würde eines
Doktors der Staatswissenschaften
der Philosophischen Fakultät
der Friedrich-Alexander-Universität
zu Erlangen-Nürnberg

vorgelegt von
Friedrich Dinkel
aus Coburg

1970

Der Schadenfreiheitsrabatt in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung

**Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Würde eines
Doktors der Staatswissenschaften
der Philosophischen Fakultät
der Friedrich-Alexander-Universität
zu Erlangen-Nürnberg**

**vorgelegt von
Friedrich Dinkel
aus Coburg**

Tag der mündlichen Prüfung : 17. Dezember 1970



Dekan: Universitätsprofessor Dr. Ulrich Fülleborn

Referent: Universitätsprofessor Dr. Josef M. Back

Korreferent: Universitätsprofessor Dr. Oswald Hahn

I n h a l t s v e r z e i c h n i s

	Seite
Verzeichnis der Abkürzungen	IV
Ausgangspunkt und Problemstellung	1
1. Kapitel	
Grundlegende Betrachtungen zum Schadenfreiheits- rabatt in der deutschen Kraftfahrthaftpflicht- versicherung	9
I. Wesen, Begriff und Abgrenzung des Schaden- freiheitsrabattes	9
II. Funktion und Grundlagen des Schadenfreiheits- rabattes	34
1. Der Anwendungsbereich des Schadenfrei- heitsrabattes unter besonderer Berück- sichtigung der Kraftfahrthaftpflichtver- sicherung	34
a) Wagnisgetreue Prämiengestaltung, das Hauptziel des Schadenfreiheits- rabattes	34
b) die übrigen Zielsetzungen	56
2. Die Voraussetzungen für den zweckmäßigen Einsatz des Schadenfreiheitsrabattes und ihre Gewährleistung in der Kraft- fahrthaftpflichtversicherung	62
a) Die Zusammensetzung des Versicherten- bestandes	63
b) Die Aussagekraft des Faktors Schaden- verlauf	69
c) Die Wirtschaftlichkeit des Rabattver- fahrens	75
d) Sonstiges	79

Die Entstehung und Entwicklung des Schadenfreiheitsrabattes in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung	85
--	----

I. Die Grundsätze der Tarifgestaltung in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung bis zum Inkrafttreten des Einheitsstarifes am 1. März 1938 unter besonderer Berücksichtigung der Rückvergütung für unfallfreies Fahren	86
---	----

II. Der Einheitstarif und seine Tarifierungsgrundlagen Die Periode vom 1. März 1938 bis zum 31. Dezember 1961	103
--	-----

1. Das Kraftfahrzeug als alleiniger Maßstab der Risikobewertung Die Tarifsituation bis zum Jahre 1951	104
---	-----

2. Die Erweiterung der Tarifierungsmaßnahmen im Hinblick auf das personenbezogene Risiko Die feste Beitragsermäßigung (Bonus) als Vorläufer für den Schadenfreiheitsrabatt	108
---	-----

a) Die Verteilung technischer Überschüsse in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung mit Beginn des Geschäftsjahres 1951	108
b) Die Gewährung einer festen Beitragsermäßigung (Bonus) erstmals für das Kalenderjahr 1954	121

III. Die Freigabe des Einheitstarifes zum 1. Januar 1962 und die Einführung des Schadenfreiheitsrabattes	144
--	-----

IV. Die Neugestaltung des Schadenfreiheitsrabattes im Zusammenhang mit der Tarifreform am 1. Januar 1965	175
--	-----

V. Die Neuregelungen im Tarif vom 1. Januar 1967 und die Tarifgestaltung am 31. Dezember 1968	184
---	-----

3. Kapitel

Die Tarifgestaltung in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung mit Hilfe eines Schadenfreiheitsrabattes	192
---	-----

I. Der Schadenfreiheitsrabatt und die Frage nach der Prämienberechtigung - das Zentralproblem der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung	193
1. Modellbetrachtungen zum Schadenfreiheitsrabatt	195
2. Das optimale Rabattsystem nach Max Gürtler ..	216
3. Prämienberechtigung auf theoretisch-mathematischer Grundlage durch Modifizierung des Rabattsystems	226
II. Der Rabattkollisionsereffekt und die übrigen Funktionen des Schadenfreiheitsrabattes	233
4. Kapitel	
Beiträge zur Gestaltung eines neuen Tarifs in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung	246
I. Kritische Untersuchungen zum Ausbau der Sekundärtarifizierung	253
1. Der technische Überschuß	253
2. Die Gewinn- und Überschußbeteiligung	257
3. Die Risikoauslese	259
4. Der Malus	264
5. Die Selbstbeteiligung	274
6. Die Zuzahlung im Schadenfall	279
II. Kritische Untersuchungen zur Auswertung primärtariflicher Risikomerkmale	285
1. Das Fahrzeug	287
2. Die Region	292
3. Die Fahrintensität	297
4. Der Fahrer	302
III. Schlußfolgerungen	316
Ausblick	319
Anhang	324
Literaturübersicht	332

Verzeichnis der Abkürzungen

AKB	Allgemeine Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung
AktG	Aktiengesetz
ASTIN	Actuarial Studies in Non-Life Insurance
ATB	Allgemeine Tarifbestimmungen
BWM	Bundesminister(ium) für Wirtschaft
DGVM	Deutsche Gesellschaft für Versicherungsmathematik
Diss.	Dissertation
DVZ	Deutsche Versicherungszeitung
H.	Heft
HdSt	Handwörterbuch der Staatswissenschaften
HdSw	Handwörterbuch der Sozialwissenschaften
HdV	Handwörterbuch des Versicherungswesens
HUK-Verband	Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer
HWB	Handwörterbuch der Betriebswirtschaft
i. V. m.	in Verbindung mit
KdF	Kraft durch Freude
Kj.	Kalenderjahr
Kravag	Versicherungsverband des Deutschen Kraftverkehrs VaG
PflVG	Pflichtversicherungsgesetz
RGBl.	Reichsgesetzblatt
SFR	Schadenfreiheitsrabatt
StVG	Straßenverkehrsgesetz
VaG	Verein auf Gegenseitigkeit
VAG	Versicherungsaufsichtsgesetz
VersArch	Versicherungswissenschaftliches Archiv
VersLex	Versicherungslexikon
VN	Versicherungsnehmer
VO	Verordnung
Vol.	volume

VVaG	Versicherungsverein auf Gegenseitig- keit
VVG	Versicherungsvertragsgesetz
VW	Versicherungswirtschaft
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
ZVerswiss	Zeitschrift für die gesamte Ver- sicherungswissenschaft

Ausgangspunkt und Problemstellung

Die Tarifgestaltung in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung¹⁾ unterliegt seit einigen Jahren einem dynamischen Wandlungsprozeß. Ausgelöst wurde diese Entwicklung, als am

-
- 1) In Literatur und Praxis findet sich keine einheitliche Bezeichnung für diesen Versicherungszweig. Wir halten es daher für zweckmäßig, uns der Auffassung des Gesetzgebers anzuschließen, der meistens von der "Kraftfahrthaftpflichtversicherung" spricht (vgl. z.B. Verordnung PR Nr. 7/52 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 51/50 und zur Berechnung der Prämien in der Kraftfahrthaftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung bei schadensfreiem Verlauf der Verträge vom 25. Januar 1952, in: Bundesanzeiger Nr. 22 vom 1. Februar 1952; Verordnung PR Nr. 15/59 zur Auflockerung der Preisbindung in der Kraftfahrtversicherung vom 19. Dezember 1959, in: Bundesanzeiger Nr. 249 vom 30. Dezember 1959; Beitragsermäßigung aus technischem Überschuß in der Kraftfahrtversicherung im Jahre 1966 für das Kalenderjahr 1965, in: Bundesanzeiger Nr. 65 vom 6. April 1967; Beitragsermäßigung aus technischem Überschuß in der Kraftfahrtversicherung im Jahre 1967 für das Kalenderjahr 1966, in: Bundesanzeiger Nr. 22 vom 1. Februar 1968).

Gelegentlich wird das Wort mit Bindestrich geschrieben: "Kraftfahrthaftpflicht-Versicherung" (vgl. Anlage Nr. 2 und 3 zur zitierten Verordnung PR Nr. 15/59; Anlage Nr. 1 und 2 der Bekanntmachung zur Neufassung der Verordnung PR Nr. 15/59 zur Auflockerung der Preisbindung in der Kraftfahrtversicherung vom 3. April 1963, in: Bundesanzeiger Nr. 71 vom 3. April 1963).

Daneben findet sich vereinzelt die Bezeichnung "Kraftverkehrs-Haftpflichtversicherung" (vgl. Bekanntmachung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen, in: Bundesanzeiger Nr. 1 vom 4. Januar 1966).

Der bisweilen anzutreffende Ausdruck "Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung" (vgl. M. Bachmann, Die Risikoprämie in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Karlsruhe 1968; F. Grubmann, Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, 2. Aufl., Wien 1960; Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967) ist problematisch. Es bestehen Zweifel, ob die Bezeichnung den zugrundeliegenden Tatbeständen entspricht, da sich die Haftpflichtversicherung im Gegensatz zur Kaskoversicherung nicht auf das Kraftfahrzeug als versicherten Sachgegenstand bezieht; "das versicherte Wagnis besteht vielmehr in der Gefahr, aus einem Schadensereignis dritten Personen gegenüber schadensersatzpflichtig zu werden" (E. Stiefel und W. Wussow, Kraftfahrversicherung, 7. Aufl., München 1968, S. 340).

1. Januar 1962¹⁾ der seit 1938 bestehende Einheitstarif²⁾ seine Gültigkeit verlor und damit die staatliche Preisbindung entfiel. Nach fast 25jähriger Zwangspause konnten nunmehr die Versicherungsgesellschaften ihre Prämien³⁾ wieder selbst berechnen und festsetzen.

Auf die Dauer schien es nicht länger mit den wirtschaftspolitischen Grundsätzen der Bundesregierung vereinbar, die Beiträge³⁾ in diesem Versicherungszweig als behördlich vorgeschriebene Festpreise zu erheben. Die Kalkulation der Tarife sollte jetzt - wenngleich unter Kontrolle der Aufsichtsbehörden - den einzelnen Versicherungsunternehmen überantwortet werden.

In dieser Maßnahme ist der Kern zur Neuordnung der deutschen Kraftfahrtversicherung⁴⁾ zu sehen, der gleichzeitig untrennbar

1) Vgl. § 22 der Verordnung PR Nr. 15/59 zur Auflockerung der Preisbindung in der Kraftfahrtversicherung vom 19. Dezember 1959.

2) Der Einheitstarif trat am 1. März 1938 in Kraft (vgl. § 13 der Verordnung über die Versicherung von Kraftfahrzeugen vom 14. Februar 1938, RGBl. I, S. 200).

3) Prämie und Beitrag werden im folgenden als synonyme Ausdrücke verwandt.

4) Die Bezeichnung "Kraftfahrtversicherung" ist dem amtlichen Sprachgebrauch des Bundesministeriums für Wirtschaft entlehnt (vgl. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 231 vom 11. Dezember 1968; J.H. von Brunn, Preisbindung und Preisfreiheit in der Kraftfahrzeugversicherung, in: Die Tarifbindung in der Kraftfahrzeugversicherung, hrsg. von J.H. von Brunn, Köln und Berlin 1956, S. 11, Anm. 1).

Es mag strittig sein, ob andere Ausdrücke den Kern der Sache besser treffen. Eine einheitliche Terminologie besteht nicht, wie die nachstehenden Beispiele zeigen:

Kraftverkehrsversicherung (vgl. Bekanntmachung des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen über die Änderung von Bedingungen in der Kraftverkehrsversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 172 vom 14. September 1965 sowie in: Bundesanzeiger Nr. 237 vom 20. Dezember 1966; G. Finke, Kraftverkehrsversicherung, in: Die Versicherung, Bd. IV, Wiesbaden 1962 - 1964, Studienplan F III 3, S. 1; W. Günther, Kraftfahrt- oder Kraftverkehrsversicherung, in: VW, 5. Jg., 1950, S. 393; W. Gerlach, Zur Lage der Kraftverkehrs-Versicherung, in: VW, 1. Jg., 1946, S. 9), Kraftfahrzeugversicherung (vgl. §§ 132 und 148 VAG), Kraftfahrversicherung (vgl. Bekanntmachung des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen über die Änderung der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrversicherung vom 24. Juni 1960, in: Bundesanzeiger Nr. 130 vom 9. Juli 1960) usf.

mit der Einführung des Schadenfreiheitsrabattes verbunden ist.

Der Einheitstarif, der über Jahrzehnte das Wesen dieses Versicherungszweiges geprägt hatte, war trotz aller Bemühungen in veralteten Formen steckengeblieben. Er entsprach nicht mehr den Anforderungen, die an ein modernes, leistungsfähiges Tarifwerk zu stellen sind. Dennoch fand er nahezu ein Vierteljahrhundert lang Verwendung, weil politische Entscheidungen wirtschaftlichen Überlegungen entgegenstanden. Der Staat wollte seinen Einfluß auf die Kraftfahrtversicherung nicht preisgeben. Da er außerdem allen beteiligten Versicherungsgesellschaften auskömmliche Prämien garantierte, bestand wenig Neigung, den Markt mit tiefgreifenden Änderungen neu zu ordnen.

Aus der Sicht des Versicherungsnehmers war diese Situation unbefriedigend. Das mit staatlicher Hilfe gestützte Preiskartell mißachtete die neuesten Erkenntnisse der Versicherungstechnik. Die einzelnen Mängel waren unübersehbar. Besonders deutlich zeigte es sich, daß die Prämiensätze nur sehr unvollständig nach der getragenen Gefahr abgestuft waren. Im wesentlichen dominierte ein System von Durchschnittsprämien.

Dieses Verfahren ist in der Praxis zwar einfach durchzuführen und ermöglicht im Endeffekt auch einen versicherungstechnischen Ausgleich, es belastet jedoch die einen Versicherungsnehmer mit zu hohen Prämien, während es die anderen mit zu billigen begünstigt. Eine allgemeine Tarifreform konnte deshalb nicht länger aufgeschoben werden.

Die Neuordnung mußte indessen sehr sorgfältig vorbereitet und in ihren Auswirkungen gewissenhaft bedacht werden. Dies war besonders wichtig, weil die deutsche Kraftfahrtversicherung als echtes Massengeschäft für plötzliche, wesensbeeinflussende Umstrukturierungen wenig geeignet erschien. So galt es vor

allen Dingen darauf zu achten, daß sich die jeweiligen Maßnahmen organisch in das bestehende System einfügten.

Ein erster Ansatzpunkt hatte zum Ziel, die Grundlagen zur Prämienberechnung auszudehnen und gegebenenfalls neu zu gestalten. In der Hauptsache ging es darum, die personenbezogenen Risikofaktoren mehr als bisher in die Tarifikalkulation mit einzubeziehen, nachdem bereits vor Jahrzehnten erkannt worden war, welch großen Einfluß das subjektiv bedingte Verhalten eines Kraftfahrers auf den Schadenverlauf besitzt. Der Einheitstarif, der diese Tatsache nahezu unbeachtet ließ, mußte also schon auf Grund seiner unvollständigen Kalkulation ungerecht sein.

Die Erfassung dieser Gefahrenmerkmale ist mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden; denn menschliche Eigenschaften können mitunter kaum zuverlässig festgestellt, gemessen und klassifiziert werden. Zudem sind sie oftmals temporären Schwankungen unterworfen. Eine klare Aussage für die Tarifikalkulation läßt sich daher nicht immer erzielen. Daran scheiterten bislang die meisten Tarifierungsversuche.

Diese Erkenntnis darf jedoch kein Grund sein, die Suche nach der wagnisgetreuen Prämiengestaltung aufzugeben. Es müssen neue Möglichkeiten erschlossen werden, dem sog. "subjektiven Risiko" näherzukommen - und sei es auf Umwegen.

Als zum 1. Januar 1962 die Tarife aus der Preisbindung entlassen wurden, konnte erwartet werden, daß die einzelnen Kraftfahrtversicherer die Freizügigkeit, neue Methoden der Prämienberechnung zu erproben, nutzen würden. Unter diesem Aspekt kann als erste Maßnahme der Schadenfreiheitsrabatt gewertet werden, der inzwischen bei allen deutschen Versicherungsgesellschaften Verwendung findet.¹⁾ Er wird sowohl in der Kraftfahrthaftpflicht- als auch in der Fahrzeugvollversicherung gewährt.

1) Stand der nachfolgenden Ausführungen: 31. Dezember 1968.

Es ist bekannt, daß er bei diesen Versicherungszweigen wesens- und funktionsbedingte Unterschiede zeigt.¹⁾ Eine gleichlaufende Untersuchung ist daher im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht möglich.

Gemessen an der überragenden Bedeutung, die der Kraftfahrthaftpflichtversicherung innerhalb der deutschen Kraftfahrtversicherung zukommt,²⁾ ist es zweckmäßig, unsere folgenden Untersuchungen speziell auf den Schadenfreiheitsrabatt in der Haftpflichtsparte auszurichten. Hinzu kommt, daß er hier ganz maßgeblich zur Gestaltung des Prämientarifes beiträgt.

1) Die Vollkaskoversicherung ist eine reine Fahrzeugversicherung.

Nach den "Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung" (AKB) sinkt mit zunehmender Abnutzung des Kraftfahrzeuges die Entschädigungsleistung des kaskoversicherers (vgl. § 13 AKB).

Auf diese Weise soll eine Bereicherung des Versicherungsnehmers ausgeschlossen werden, der beispielsweise im Totalschadensfall für ein gebrauchtes Fahrzeug grundsätzlich nur den Zeitwert und nicht den Neuwert erhalten soll.

Für diese geringere Ersatzleistung ist im Tarif kein Prämiennachlaß vorgesehen. Der Tarifbeitrag für neue und gebrauchte Kraftfahrzeuge ist gleich. Lediglich durch den Schadenfreiheitsrabatt kann ein Versicherungsnehmer in den Genuß billigerer Prämien gelangen. Damit soll ein Äquivalent sowohl für das bessere subjektive Risiko als auch für die geringere Entschädigungsleistung geboten werden. In der Kraftfahrthaftpflichtversicherung ist eine derartige Rechtssituation nicht anzutreffen. Insofern kann der Schadenfreiheitsrabatt in beiden Versicherungssparten nicht gleich behandelt werden.

2) Die gesamten Beitragseinnahmen von 3,94 Milliarden DM in den genehmigungspflichtigen Sparten der deutschen Kraftfahrtversicherung verteilen sich im Jahre 1966 prozentual wie folgt:

Haftpflichtversicherung	78,4 v.H.
Fahrzeugversicherung	16,8 v.H.
Unfallversicherung	4,8 v.H.

(Vgl. Bekanntmachung des Bundesministers für Wirtschaft, in: Bundesanzeiger Nr. 22 vom 1. Februar 1968)

Die Konzeption des Rabattes für Schadenfreiheit geht von der bekannten Unterstellung aus, daß es subjektiv gute und schlechte Kraftfahrer gibt. Wie einst beim Einheitstarif von beiden die gleiche Durchschnittsprämie zu fordern, wäre nicht gerecht. Eine Prämienabstufung nach dem individuellen Schadenverlauf erscheint daher unerläßlich.

Diese Funktion soll der Schadenfreiheitsrabatt erfüllen. Mit seiner Hilfe erhält der unfallfreie Versicherungsnehmer einen Prämiennachlaß; der schlechtere, unfallbelastete Kraftfahrer muß dagegen weiterhin die hohe Ausgangsprämie bezahlen.

Auf diese Weise soll nachträglich eine echte Prämiendifferenzierung eingeleitet werden, die letztlich zu wagnisgetreuen Prämien führt. Darin ist das Hauptanliegen des Schadenfreiheitsrabattes in diesem Versicherungszweig zu sehen.

Die übrigen beigeordneten Zielsetzungen des Rabattverfahrens stehen in ihrer Bedeutung zurück und sollen später nur kurz erwähnt werden.

Bei genauer Betrachtung erweist es sich, daß mit dem Schadenfreiheitsrabatt in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung weittragende Probleme verbunden sind. Denn so einfach er in seinen allgemeinen Grundzügen zu beschreiben ist, so vielschichtig sind die jeweiligen Fragestellungen, die sich im Einzelfall ergeben.

Es ist daher lohnend und aufschlußreich, den Schadenfreiheitsrabatt in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung systematisch darzustellen und eingehend zu untersuchen.

Er betrifft derzeit alle deutschen Kraftfahrzeughalter, die eine Haftpflichtversicherung als gesetzlich vorgeschriebene Pflichtversicherung abschließen müssen, ehe sie ein Fahrzeug in den Verkehr bringen können.¹⁾

Wir behandeln damit ein sehr aktuelles Thema der Gegenwart.

Den Gang der Untersuchung haben wir wie folgt gewählt:

In einem einführenden Kapitel wollen wir zunächst die Grundlagen des Schadenfreiheitsrabattes ermitteln. Hier geht es in erster Linie darum, Wesen und Begriff ganz allgemein herauszuarbeiten und darüber hinaus eine Abgrenzung zu anderen versicherungstechnischen Maßnahmen vorzunehmen. Dieser Abschnitt wäre allerdings unvollständig, würden wir nicht noch auf die Funktion des Rabattverfahrens eingehen, um zu sehen, welche speziellen Ziele mit seiner Hilfe erreicht werden sollen. Zu diesem Zweck ist es unerlässlich, auch all die Voraussetzungen zu untersuchen, die für einen jeweilig sinnvollen Einsatz des Schadenfreiheitsrabattes erforderlich sind.

Das zweite Kapitel befaßt sich mit dem historischen Werden des Rabattverfahrens. Unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung wollen wir seine Entwicklung bis zum heutigen Tag verfolgen. In dem Zusammenhang sind auch alle übrigen Tarifierungsmethoden zu erwähnen, die in diesem Versicherungszweig zur Prämienermittlung verwendet werden. Nur so läßt sich nach unserer Auffassung die Stellung des Schadenfreiheitsrabattes richtig herausarbeiten und gebührend würdigen.

1) Vgl. § 1 PflVG.

Das nächste Kapitel dieser Arbeit ist der Problematik des Schadenfreiheitsrabattes in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung gewidmet. Die Kernfrage lautet hier, ob und wie mit Hilfe des Rabattes die Tarifgestaltung in der Weise zu verbessern ist, daß sich letztlich wagnisgetreue Prämien erzielen lassen.

Mit diesem Problem wollen wir uns sehr eingehend auseinandersetzen. Anschließend sollen die übrigen Aufgaben des Schadenfreiheitsrabattes kurz erörtert werden.

Im vierten Kapitel endlich stellen wir den Rabatt für Schadenfreiheit in den großen Rahmen der allgemeinen Tarifgestaltung. Wir versuchen dabei Vorschläge auszuarbeiten, die nach unserer Ansicht für eine Neufassung des Kraftfahrthaftpflicht-Tarifes von Vorteil sein können.

Die Arbeit soll mit einem Ausblick auf die derzeitigen Entwicklungstendenzen in diesem Versicherungszweig schließen.

.. Kapitel

Grundlegende Betrachtungen zum Schadenfreiheitsrabatt in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung

I. Wesen, Begriff und Abgrenzung des Schadenfreiheitsrabattes

Der Schadenfreiheitsrabatt ist ein typisches Instrument der Versicherungswirtschaft. Es liegt nahe, ihn zur Kategorie der im Wirtschaftsleben weithin bekannten Rabatte zu rechnen, die, um Skonti und Boni ergänzt, einen wichtigen Bestandteil der Lieferungs- und Zahlungsbedingungen einer Unternehmung bilden.

Nach Hans Krasensky kann unter einem Rabatt ganz allgemein ein "Abschlag vom Preis"¹⁾ verstanden werden - in der Assekuranz folglich ein Abschlag von der Prämie. Insoweit wäre der Name Schadenfreiheitsrabatt gerechtfertigt.

Oswald Hahn²⁾ hat indessen mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß diese Definition eine generelle Abgrenzung nicht zuläßt; vielmehr müssen die einzelnen Rabattarten näher bestimmt werden.

Im Prinzip lassen sich 4 Hauptgruppen herausarbeiten, die als Mengenrabatt, Funktions- oder Handelsrabatt, Saisonrabatt und Einzelhandels- oder Verbraucherrabatt zu bezeichnen sind.³⁾

Es erhebt sich die Frage, in welchen Bereich der Schadenfreiheitsrabatt einzuordnen ist. Als Mengenrabatt läßt er sich zweifellos nicht klassifizieren; ganz davon abgesehen sind derartige Rabatte

1) "Demnach ist der Rabatt ein in einem absoluten Betrag oder in einem Prozentsatz (Prozentrabatt) ausgedrückter Abschlag vom Preis, der dem Käufer zugute kommt, wobei die Ursachen für die Preisbegünstigung verschieden sein können." (H. Krasensky, Rabatte und Boni, in: HWB, Bd. III, 3. Aufl., Stuttgart 1960, Sp. 4519)

2) Vgl. O. Hahn, Der Skonto in der Wirtschaftspraxis, Frankfurt am Main 1962, S. 13.

3) Vgl. O. Hahn, a.a.O., S. 13 ff.

im Verkehr mit Großkunden der Versicherungsgesellschaften ohnehin zu beobachten.

Der Funktions- oder Handelsrabatt ist ein Charakteristikum der Preisbindung der zweiten Hand.¹⁾ Er bildet die Handelsspanne für das nachfolgende Mitglied der Handelskette.¹⁾ Im Bereich der Versicherungswirtschaft wäre als Pendant der Provisionssatz des Vermittlers zu nennen; eine Rabattierung an Dritte findet hier nicht statt.²⁾

Der Saisonrabatt besitzt keine Bedeutung im Versicherungswesen, denn der Versicherungsschutz wird bekanntlich aus dem "Nichts" geschaffen. Eine Verkürzung irgendwelcher "Flautezeiten"³⁾ ist nicht erforderlich.

So verbleibt als letzter Punkt der Einzelhandels- oder Verbraucher-rabatt. Hier nennt Oswald Hahn drei Unterpunkte.⁴⁾ Eine erste Form, die Ausgabe von "Rabattmarken"⁵⁾ an prompt zahlende Kunden, ist in der Assekuranz unbekannt. Kommt der Versicherungsnehmer seinen Zahlungsverpflichtungen nicht rechtzeitig nach, so läuft er Gefahr, den Deckungsschutz zu verlieren.

Rabatte an Mitglieder bestimmter Organisationen, wie z.B. "Discount-Clubs"⁶⁾, haben nach Oswald Hahn Skontocharakter.⁷⁾ Wir können sie daher außer acht lassen, wie auch jene Skonti, die in ihrer Eigenart Rabattfunktion⁸⁾ erfüllen.

Allein der Sonderrabatt läßt sich in der Versicherungswirtschaft bestätigen. Üblicherweise wird er nur einzelnen, besonders umworbenen Kunden zugestanden.⁹⁾ Er resultiert damit aus einer extremen Wettbewerbssituation und ist nach Erich Gutenberg¹⁰⁾ als

1) Vgl. O. Hahn, a.a.O., S. 14.

2) Vgl. E. Gutenberg, Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre, Bd. 2, 11. Aufl., Berlin, Heidelberg und New York 1968, S. 373 f.

3) O. Hahn, a.a.O., S. 14.

4) Vgl. O. Hahn, a.a.O., S. 14 ff.

5) O. Hahn, a.a.O., S. 14.

6) O. Hahn, a.a.O., S. 16.

7) Vgl. O. Hahn, a.a.O., S. 17 .

8) Vgl. Erich Gutenberg, a.a.O., S. 346, Anm. 1.

9) Vgl. P. Braeß, Prämienberechtigung aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht, in: VersArch 1958, S. 265.

10) Vgl. E. Gutenberg, a.a.O., S. 38.

Leistungsrabatt zu bezeichnen. Beim Versicherer bewirkt er eine echte Erlösschmälerung.¹⁾

Rechnen wir aber diese Einbuße zu den wesensmerkmalen eines Rabattes, so fehlt dem Schadenfreiheitsrabatt bereits hier ein spezifischer Charakterzug. Er stellt lediglich einen Abschlag vom "Überpreis", d.h. von der verteuerten Anfangsprämie dar und erinnert damit an jene Rabatte gewitzter Kaufleute, die vorher ihre Preise künstlich erhöht haben. Von einer tatsächlichen Erlösschmälerung kann hier wie da nicht gesprochen werden.

Ebensowenig ist der Schadenfreiheitsrabatt in die Kategorie derjenigen Rabatt einzuordnen, die bei besonders günstigen Risikoverhältnissen von vornherein gewährt werden, sofern die Prämie ursprünglich auf den Normalfall zugeschnitten war - eine Maßnahme, die sich aus den Eigentümlichkeiten des Versicherungsgeschäftes ergibt.

Wenn wir unter Rabatt also zusätzlich einen Abschlag ex ante verstehen, dann können wir den Schadenfreiheitsrabatt, der ausschließlich eine Vergünstigung ex post darstellt, nicht als Rabatt im eigentlichen Sinn anerkennen.

Er geht von anderen Grundtatbeständen aus und ist als Rabattgewährung *sui generis* zu betrachten.

In Anlehnung an Paul Braeß können wir ihn als Instrument der Prämienpolitik und der Risikoauslese bezeichnen.²⁾

Diese Doppelfunktion ergibt sich daraus, daß der Schadenfreiheitsrabatt ursprünglich³⁾ darauf zielte, der Konkurrenz ausgesucht

1) Vgl. E. Gutenberg, a.a.O., S. 38.

2) Vgl. P. Braeß, Einige theoretische Betrachtungen zum Problem des Bonus in der Kraftfahrtversicherung, in: ZVersWiss, 50. Bd., 1961, S. 276.

3) Die ersten Rabatte für Schadenfreiheit ("No claims rebate") sollen nach dem Schweizer Versicherungswissenschaftler Silvio Martinoli in England gewährt worden sein (vgl. S. Martinoli, Die Rückvergütung bei schadenfreiem Verlauf, in: Das Versicherungsarchiv, 2. Jg., 1931/32, H. 1, S. 45 und 67). Leider findet sich keine exakte Jahresangabe.

gute, unfallfreie Risiken¹⁾ abzuziehen und sie durch den Prämiennachlaß an die eigene Gesellschaft zu binden. Das Motiv der Werbung stand dabei maßgeblich im Vordergrund.

Dieser Zweck wurde aber bald illusorisch, als sich der Schadenfreiheitsrabatt auch bei den anderen Versicherern einbürgerte und eine gewisse Nivellierung eintrat.

Der Rabatt als Mittel der Prämiendifferenzierung versagte. Keine Versicherungsgesellschaft konnte es sich leisten, abseits von der allgemeinen Entwicklung zu stehen und auf den Prämiennachlaß zu verzichten. Sie mußte im ungünstigsten Falle damit rechnen, alle ihre guten Versicherungsnehmer an die Konkurrenz zu verlieren.²⁾

1) Das Wort "Risiko" ist hier gleichbedeutend dem Ausdruck "Versicherungsnehmer" bzw. "versichertes Objekt". (Vgl. z.B. J. Mehring, Strukturprobleme der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung, in: Blätter der DGVM, Bd. V, 1960/62, S. 43 ff.; A. Tröbliger, Mathematische Untersuchungen zur Beitragsrückgewähr in der Kraftfahrversicherung, in: Blätter der DGVM, Bd. V, 1960/62, S. 327 ff.; M. Gürtler, Bonus oder Malus, in: ZVersWiss, 52. Bd., 1963, S. 253; M. Bachmann, a.a.O., S. 14)

Daneben kann es jedoch auch im folgenden Sinn verwendet werden: "Das Risiko ist das Ausmaß der Gefahr, also die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines Schadens in einer bestimmten Höhe während einer Rechnungsperiode." (G. Gruss, Allgemeine Versicherungslehre, Bern 1962, S. 44)

"Risiken sind sich wirtschaftlich ungünstig auswirkende Gefahren." (W. Mahr, Einführung in die Versicherungswirtschaft, 2. Aufl., Berlin 1964, S. 21)

Alfred Manes gebraucht es im abstrakten Sinn als "Ausdruck des Durchschnittsbetrages eines möglichen Bedarfs innerhalb einer bestimmten Zeiteinheit..." (A. Manes, Versicherungswesen, Bd. I, 5. Aufl., Leipzig und Berlin 1930, S. 188) Schließlich umfaßt im betriebswirtschaftlichen Sinn das Risiko nach Karl Oberparleiter "alle außerhalb der Willens- und Machtsphäre des wirtschaftenden Menschen liegenden Möglichkeiten, deren Eintritt oder Unterbleiben den Erfolg seiner Leistungen zu gefährden vermögen." (K. Oberparleiter, Risiko, in: HWB, Bd. III, 3. Aufl., Stuttgart 1960, Sp. 4693)

2) Vgl. S. Martinoli, Kritische Würdigung der bestehenden Tarifsyste in der Automobilversicherung, in: Assekuranz-Jahrbuch, 53. Bd., 1934, S. 29 f.

Eine für sie nachteilige Bestandsverschiebung war mit Sicherheit zu erwarten.

Nur durch rechtzeitiges Nachziehen ergab sich die Möglichkeit, echte Preisunterschiede auszugleichen und den Gefahren einer Selektionsbewegung zu begegnen. Der anfänglich werbetechnische Erfolg des Schadenfreiheitsrabattes mußte daraufhin in Frage gestellt sein.

Deswegen bestand aber grundsätzlich keine Veranlassung, den Schadenfreiheitsrabatt wieder abzuschaffen und die Tarifgestaltung auf neuer Ebene weiterzuführen. Durch die ursprüngliche Werbemaßnahme war a posteriori eine Prämienaufgliederung¹⁾ nach den Ergebnissen des Schadenverlaufes eingeleitet worden. Sie führte schließlich zu einer Prämienneufestsetzung.

Eine derartige Auswirkung ist bei dem üblichen Verfahren der Prämienberechnung nicht zu beobachten. Hier werden die Beiträge einmal verbindlich festgelegt und in der Folgezeit grundsätzlich nicht mehr geändert. Es kann deshalb von einer einmaligen und endgültigen Prämien differenzierung oder speziell von der Methode der Primärtarifierung gesprochen werden. Sie ist gegenwärtig in der gesamten Individualversicherung vorherrschend und gilt als der klassische Weg der Tarifgestaltung.

Nach Paul Braeß²⁾ besteht ihr hauptsächlichlicher Wesensgehalt darin, daß ein zunächst undifferenzierter Versichertenbestand gleichsam experimentell nach Merkmalen aufgegliedert wird, denen die Versicherer eine Relevanz für den Schadenverlauf unterstellen.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß die jeweiligen Merkmale für eine Prämienkalkulation unmittelbar verwertbar sind, d.h. sie müssen sofort bestimm- und klassifizierbar sein wie etwa das Lebensalter und Geschlecht eines Menschen, die Bauartklasse eines Gebäudes, der Anschaffungspreis eines Gegenstandes, die Antriebsleistung

1) Vgl. S. Martinoli, Kritische Würdigung ..., S. 30.

2) Vgl. P. Braeß, Einige theoretische Betrachtungen ..., S. 276 f.

einer Maschine usf.

Erweisen sich diese Risikofaktoren künftig als maßgebend für den Schadenverlauf in einem bestimmten Versicherungszweig, so besteht - mathematisch ausgedrückt - zwischen den jeweiligen Risikomerkmale und dem Schadenbedarf ein echter Funktionalzusammenhang. Jene erscheinen als die unabhängige Variable, der resultierende Schadenbedarf bildet die abhängige.¹⁾

Der Versicherungstechniker hat die Möglichkeit, diese Zusammenhänge bei der Tarifgestaltung auszunutzen. Er kann auf Grund der gewonnenen Ergebnisse prämientechnische Schlußfolgerungen ziehen und tabellarische Übersichten zusammenstellen, aus denen in der Folgezeit für gleichgelagerte Fälle die jeweils gültigen Beitragssätze entnommen werden können. Damit wird ein Versicherungsunternehmen in die Lage versetzt, jederzeit einem bestimmten deckungsschutzsuchenden Versicherungsnehmer ein festes Prämienangebot zu unterbreiten. Der Interessent erhält für seine eigenen Wirtschaftspläne sofort eine genaue Kalkulationsgröße. Das Verfahren der primären Prämiendifferenzierung verleiht somit dem Versicherungsgeschäft Stabilität.

Diese Voraussetzung fehlt bei der Methode der Sekundärtarifierung. Die Merkmale, die hier zur Bestimmung der Beiträge verwandt werden, besitzen bei Vertragsschluß noch keine Aussagekraft. Es sind unbekannte Größen. Erst nach einer gewissen Periode - etwa nach einem Jahr - kristallisieren sie sich heraus. Zu nennen sind: der erzielte Umsatz, die gefahrene Kilometerzahl, der Gesamtaufwand für Löhne und Gehälter, die Anzahl der Schadenfälle, die Dauer der Unfallfreiheit, die Schadenzahlungen etc.

Sie geben dem Versicherer keine Ansatzpunkte, schon bei Vertragsbeginn endgültige Prämiensätze auszuarbeiten. Weil der Versicherungsnehmer nicht weiß, welche Zahlungen er im Endeffekt

1) Vgl. P. Braes, Einige theoretische Betrachtungen ... , S. 277.

zu leisten hat, entsteht eine allgemeine Unsicherheit.

Daraus ergibt sich, daß in der Praxis diese Tarifierungsmethode recht selten zur Anwendung gelangt.¹⁾

Aus diesem Grunde werden die sekundären Merkmale eigentlich nur dann berücksichtigt, wenn die primärtarifliche Prämiendifferenzierung technisch nicht durchführbar ist oder eine zu geringe Erfolgsquote aufweist.

Die versicherungsmäßige Auswertung der sekundärtariflichen Merkmale kann auf vielerlei Art erfolgen.

Für den Extremfall ist das reine Umlageverfahren anzuführen, bei dem rückwirkend der gesamte Schadenbedarf und alle sonstigen Aufwendungen des Versicherers ermittelt und auf die einzelnen Versicherungsnehmer nachträglich umgelegt werden. Wie dies im einzelnen technisch durchzuführen ist, soll hier nicht weiter untersucht werden. Die Praxis weist eine Reihe von Variationsmöglichkeiten auf.²⁾

Auch der Malus, der Erschwerniszuschlag für erwiesenen schlechte Risiken, zählt zum Bereich der sekundären Prämiendifferenzierung; denn die Prämien werden hier nach der Zahl oder dem Ausmaß der Schadenfälle a posteriori berechnet und festgesetzt.

Von allen Möglichkeiten dürfte derzeit die wirtschaftlich größte Bedeutung dem Schadenfreiheitsrabatt zukommen. Seine Beziehungsgröße ist die Dauer der unfallfrei verbrachten Versicherungszeit. Danach wird die Prämie ex post abgestuft. Die Versicherungsmathematiker bezeichnen diese Art der Tarifierung als Erfahrungstarifierung³⁾ und definieren sie "als ein Prämiensystem bei

1) Mit Einschränkungen z.B. in der Einheitsversicherung (vgl. O. Herold, Einheitsversicherung, in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958, Sp. 512).

2) Vgl. auch W. Mahr, a.a.O., S. 229 ff.

3) Vgl. H. Ammeter, Risikotheoretische Grundlagen der Erfahrungstarifierung, in: Mitteilung der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 60. Bd., 1960, S. 183 ff.

welchem die Prämie des individuellen Risikos von den Schaden-
erfahrungen desselben individuellen Risikos (also nicht von
irgendeiner kollektiven Gruppe) abhängt." ¹⁾

Grundsätzlich ist ein Versicherungsvertrag dann schadenfrei
verlaufen, wenn ein Versicherungsnehmer innerhalb einer ge-
wissen Frist keinen Schaden meldet, für den eine Leistung zu
erbringen oder eine Rückstellung zu bilden ist. ²⁾

Genügt ein Versicherungsnehmer diesen Anforderungen, so er-
wirbt er einen festen Rechtsanspruch gegen den Versicherer.

Die Gestaltungsmöglichkeiten des Schadenfreiheitsrabattes sind
vielfältig. ³⁾ In seiner Grundform wird der Rabatt nach einem
einheitlichen Verteilungsschlüssel gewährt. Entsprechend der
Dauer des schadenfreien Verlaufs kann er aber auch linear
oder unregelmäßig steigen und im Schadenfall nach einem
ähnlichen Verfahren wieder gekürzt werden.

Gerade die Staffelmethode führt dazu, daß sich u.U. die Prämien-
sätze laufend ändern können. Da sie nun - im Unterschied zur
Primärmethode - nicht mehr starr sind, passen sie sich ständig
den individuellen Gegebenheiten an und schaffen in Form der
Nachtarifizierung einen ganz erheblichen Berechnungsspielraum.

Die Höhe des Schadenfreiheitsrabattes und die sonstigen Be-
dingungen für den Anspruch auf den Rabatt müssen vorher von
den vertragschließenden Parteien selbst bestimmt werden,
irgendwelche gesetzliche Einschränkungen bestehen nicht. Dem
freien Parteiwillen sind praktisch keine Grenzen gesetzt.

1) J. Kupper, Bericht über das 6. ASTIN-Kolloquium 27. -
30. September 1966 in Arnheim (Holland), in: Blätter der
DGVM, Bd. VIII, 1966/67, S. 397.

2) Vgl. § 21 Abs. 1 der Verordnung über die Tarife in der
Kraftfahrtversicherung vom 20. November 1967.

3) Vgl. M. Gürtler, Die Arbeit des Versicherungsbetriebes, in:
Die Versicherung, Bd. II, Wiesbaden 1962 - 1964, Studienplan
C II, S. 70.

Normalerweise wird die Ausschüttung nach Prozenten zur Jahresprämie berechnet; bei Versicherungszweigen, in denen monatliche Zahlweise vorherrscht, wird sie gelegentlich in Monatsraten festgelegt.¹⁾

Die Verteilung des Schadenfreiheitsrabattes erfolgt nachträglich auf den Verrechnungsweg mit der Folgeprämie.²⁾ Eine andere Möglichkeit ist nicht vorgesehen.

Die versicherungstechnische Durchführung des Schadenfreiheitsrabattes wirft schwierige Probleme auf, die in erster Linie im rechentechnischen Bereich zu suchen sind. Es stellt sich die Frage, wie der Rabattbedarf finanziell sicherzustellen ist. Wenn angenommen werden kann, daß die Nettoprämie³⁾ vor der Rabattgewährung entsprechend dem Äquivalenzprinzip⁴⁾ ausreichend kalkuliert worden war, so stehen nunmehr keine Mittel zur Verfügung, die durch den Rabatt verminderte Prämieinnahme abdecken zu können.

Aus diesem Grunde ist es unumgänglich, Mehrprämien zu erheben, um den eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen und das

-
- 1) Z.B. in der privaten Krankenversicherung (vgl. H. Dickerhoff, Formen, Gestaltung und Problematik der vom Schadenverlauf abhängigen Prämienrückvergütung in der Schadenversicherung, Diss. Frankfurt am Main 1959, S. 74).
 - 2) Eine Barauszahlung, wie beim Bonus, kann nicht vorgenommen werden. Die Wesensgleichheit beider Verfahren wird jedoch durch die unterschiedliche Art der Ausschüttung nicht beeinträchtigt, so daß wir im folgenden auf Forschungen zurückgreifen können, die sich sowohl mit dem Bonus als auch mit dem Schadenfreiheitsrabatt beschäftigen. (Vgl. auch M. Bachmann, a.a.O., S. 35)
 - 3) Nach herrschender Ansicht wird in der versicherungswissenschaftlichen Literatur unter Nettoprämie - gelegentlich auch Risikoprämie genannt - der den Schadenaufwendungen gleichkommende Teil der Prämieinnahmen verstanden (vgl. W. Mahr, a.a.O., S. 136). Eine abweichende Terminologie ist zu finden bei: W. Rohrbeck, E. Durst und O. Bronisch, Das Recht des Versicherungsagenten, 3. Aufl., Köln und Berlin 1950, S. 61. Die Nettoprämie vermehrt um den Sicherheitszuschlag und den Unkostenzuschlag ergibt nach Werner Mahr (vgl. a.a.O., S. 206) die Bruttoprämie. Diese wird auch als "Bedarfsprämie" bezeichnet (vgl. ebenda). Nicht immer zutreffend ist dafür der Ausdruck "Tarifprämie". Es ist nämlich der Fall denkbar, daß ein Versicherer aus irgendwelchen Gründen eine "Tarifprämie" fordert, die seinem Bedarf nicht entspricht.
 - 4) Das Äquivalenzprinzip hat im Versicherungswesen die Gleichheit von Schadenaufwendungen und Nettoprämien zum Inhalt (vgl. auch W. Mahr, a.a.O., S. 136 f., 139, 205).

Rabattdefizit wieder auszugleichen.¹⁾

Ein stark vereinfachtes Rechenbeispiel mag diesen Sachverhalt erläutern: Ein in sich geschlossener Versichertenbestand setzt sich aus 1000 Einheiten zusammen. 800 Versicherungsnehmer weisen keinen einzigen Schaden auf, 200 Versicherungsnehmer haben in der Abrechnungsperiode einen und mehr Schäden verursacht, im ganzen 300. Der gesamte Schadenaufwand beträgt mithin DM 60.000,--. Das ergibt einen durchschnittlichen Schadenbetrag von DM 200,--.

Damit der Versicherer eine ausgeglichene Rechnung vorweisen kann, fordert er von allen Versicherungsnehmern eine allgemeine Durchschnittsprämie in Höhe von DM 60,--.

Ändern sich diese Daten in der Folgezeit nicht und soll nunmehr ein sofortiger Schadenfreiheitsrabatt von 50% für alle unfallfreien Versicherungsnehmer eingeführt werden, so muß die Ausgangsprämie von DM 60,-- um DM 40,-- auf DM 100,-- erhöht werden, damit der Schadenbedarf mit DM 60.000,-- sichergestellt ist. Danach steuern die unfallfreien Versicherungsnehmer DM 40.000,-- (800×50) und die übrigen DM 20.000,-- (200×100) zum Gesamtaufkommen bei.

1) M. Bachmann, a.a.O., S. 50 ff.; P. Braeß, Einige theoretische Betrachtungen ... , S. 284 ff.; derselbe, Zur Theorie des "Bonus" in der Kraftfahrt-Versicherung, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 425 ff.; F. Gürtler, Der Prämienzuschlag für "Bonus" in der Kraftfahrt-Versicherung, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 494 ff.; M. Gürtler, Einführung in die Kalkulation der Versicherungsbetriebe, Karlsruhe 1961, S. 123 ff.; derselbe, Der Bonuszuschlag, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 539 ff.; J. Mehring, Strukturprobleme der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung, in: Blätter der DGVM, Bd. V, 1960/62, S. 51 f.; derselbe, Zur Bonustheorie in der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 595 f.; W. Sachs, Der Nutzen des Bonus in der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 470; A. Tröbliger, Die Kalkulation der Beitragsrückgewähr, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 802 ff.; derselbe, Mathematische Untersuchungen zur Beitragsrückgewähr in der Kraftfahrtversicherung, in: Blätter der DGVM, Bd. V, 1960/62, S. 339 ff., derselbe: Die Kalkulation der festen Beitragsrückgewähr in der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 246 f.

Durch diese Umverteilung ist der Rechnungsbedarf ausgeglichen. Die unfallbelasteten Versicherungsnehmer müssen DM 40,-- oder 66,67% der Ausgangsprämie zusätzlich entrichten. Im vorliegenden Fall ergibt sich also ein erheblicher Zuschlag.

Er ist prinzipiell von folgenden Grundtatbeständen abhängig, die bei der Kalkulation zu berücksichtigen sind:

1. Aufteilung des gesamten Versichertenbestandes nach Versicherungsnehmern mit und ohne Rabattberechtigung
2. Umfang des gesamten Schadenbedarfes, der, auf alle Versicherungsnehmer gleichmäßig verteilt, die allgemeine Durchschnittsprämie errechnen läßt
3. Höhe des geplanten Schadenfreiheitsrabattes.

Unabhängig davon kann durch besondere rechtliche und technische Maßnahmen der Schadenfreiheitsrabatt modifiziert und so eine Änderung des Prämienzuschlages bewirkt werden.

Möglicherweise wird es dann erforderlich sein, auch die Zahl der Schadenfälle und ihre Verteilung auf die einzelnen Versicherungsverträge zu ermitteln, vor allen Dingen, wenn ein gestaffeltes Rabattsystem mit teilweiser Rückstufung im Schadenfall verwendet werden soll. Auf diese Zahlenangaben konnten wir seither verzichten, weil jeder Erstschaten zum absoluten Rabattverlust führte und alle weiteren Schäden in der Abrechnungsperiode keinerlei Einfluß auf die Prämienbemessung ausübten.¹⁾ Das Mehrfachschatenproblem wurde folglich nicht berücksichtigt.

Bis hierher war die Betrachtungsweise rein statisch. Schwierigkeiten ergeben sich freilich, wenn ein Versicherer künftige dynamische Entwicklungstendenzen in seinem Tarif und damit auch beim Schadenfreiheitsrabatt beachten muß.

1) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 51.

An erster Stelle sind Bestandsverschiebungen zu nennen, ausgelöst durch laufende Neuzugänge oder Storni. Sie können zur Umverteilung der Versicherungsnehmer führen und damit den finanziellen Ausgleich zwischen den zuschlagzahlenden und rabattempfangenden Versichertengruppen gefährden.

Besonders problematisch gestalten sich Veränderungen in der Schadenhäufigkeit, speziell wenn ihre Ursachen nicht rechtzeitig erkannt werden, um entsprechende Vorsorge zu treffen.

Ein Beispiel bildet das unerwartet rasche Anwachsen des Versichertenbestandes mit schadenanfälligen Versicherungsnehmern, etwa durch neu hinzugekommene Kunden, die auf Grund mangelnder Fahr-routine und unzulänglicher Fahrtechnik eine nicht einkalkulierte hohe Schadenfrequenz besitzen. Da sie den Rabattzuschlag in Permanenz entrichten müssen, entsteht plötzlich ein zusätzliches Mittelaufkommen, das ceteris paribus nicht vollständig umverteilt werden kann. Der Versicherer erzielt folglich aus den Prämienzuschlägen einen Überschuß. Ob dieser Betrag zur Regulierung der Schäden oder beispielsweise zur Erhöhung des Schadenfreiheitsrabattes zu verwenden ist, muß zwischen den Vertragspartnern geklärt werden.

Eine weitere Verzerrung kann sich durch diejenigen Versicherungsnehmer ergeben, die im Laufe der Zeit Fahrpraxis erworben bzw. aus erlittenen Schäden gelernt haben. Ihre Schadenfrequenz verringert sich, und ein Großteil von ihnen steigt in die Klasse der Rabattberechtigten auf. Damit lösen sie gleichzeitig einen erhöhten Rabattbedarf aus.¹⁾ Fehlt hier der Ausgleich durch die übrigen Mitglieder der Versichertengemeinschaft, so erleidet die Versicherungsgesellschaft ein Defizit. Sie müßte in Zukunft einen zusätzlichen Rabattaufschlag berechnen.

Durch die Nichtmeldung gewisser Schäden bzw. Selbsterledigung durch die Versicherungsnehmer wird dieser Effekt noch verstärkt.

1) Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel zur Erfassung des subjektiven Risikos, in: ZVersWiss, 50. Bd., 1961, S. 37.

Diese kurzen Hinweise mögen genügen, um die Schwierigkeiten einer richtigen Kalkulation aufzuzeigen. Da der Versicherer stets in der Lage sein muß, den eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen pünktlich nachzukommen, und damit den Rechtsanspruch der Versicherungsnehmer auf Rabattgewährung fristgerecht zu erfüllen hat, ist der Schadenfreiheitsrabatt für ihn eine zusätzliche, nicht unerhebliche Risikoquelle.

In der Literatur existiert bereits eine Reihe von Untersuchungen zur Problematik des Rabattbedarfes.¹⁾ Dabei kann die Frage noch nicht endgültig geklärt werden, ob die Berechnung nach dem Umlaufverfahren²⁾ oder nach dem Prämiendeckungsverfahren³⁾ zu erfolgen hat. Außerdem ergeben sich neue Aufgaben bei der Bildung von Rückstellungen.⁴⁾

Wir wollen diesen Themenkreis den Versicherungsmathematikern überlassen, die sich gegenwärtig sehr intensiv um eine Lösung nach den Prinzipien der kollektiven Risikotheorie bemühen.⁵⁾

Für unsere Betrachtungen ist festzuhalten, daß jeder Schadenfreiheitsrabatt automatisch zur Verteuerung der Ausgangsprämie führt. Hier liegt ein wichtiges Kennzeichen des Rabattsystems schlechthin!

In der Regel erklären sich die Versicherungsnehmer nur deshalb zur Entrichtung der Mehrprämie bereit, weil sie glauben, durch die spätere Rabattgewährung diese Einbuße wieder wettmachen zu können.

1) Vgl. auch Anm. 1 auf S. 17 dieser Arbeit.

2) Vgl. J. Mehring, Zur Bonustheorie ... , S. 595.

3) Vgl. M. Gürtler, Der Bonuszuschlag ..., S. 540 ff.;
F. Gürtler, a.a.O., S. 494.

4) Vgl. M. Gürtler, Einführung ... , S. 126 ff.; W. Karten, Grundlagen eines risikogerechten Schwankungsfonds für Versicherungsunternehmen, Berlin 1966, S. 73 ff.

5) Vgl. H. Ammeter, Entwicklung und gegenwärtiger Stand der Sachversicherungsmathematik, in: ZVersWiss, 54. Bd., 1965, S. 411; H. Bühlmann, Kollektive Risikotheorien, in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 67. Bd., 1967, S. 19 ff.

Sie unterstellen damit gleichzeitig, daß sie vorsichtige, schadenfreie Versicherungsnehmer sind. Im Rahmen dieser Selbsttarifizierung spekulieren sie oftmals auf einen überproportionalen Anteil am Prämienfond, der mit Hilfe ihrer Mehrprämien gebildet wird. Sie versuchen also einzelwirtschaftliche Vorteile aus der Prämienumverteilung zu ziehen, ohne damit freilich den gesamtwirtschaftlichen Ausgleich der Versicherungsgesellschaft zu beeinträchtigen. Diese erzielt bei richtiger Kalkulation stets eine erlösneutrale "Rabattgewährung", für deren technische Durchführung allerdings noch eine zusätzliche kostenmäßige Belastung entsteht. Der Zuschlag zur allgemeinen Nettoprämie muß aus diesem Grund nochmals erhöht werden.

Nach diesen Ausführungen können wir den Schadenfreiheitsrabatt wie folgt bestimmen:

Der Schadenfreiheitsrabatt ist ein Instrument der Tarifgestaltung. Er stellt eine vertraglich vereinbarte, geldwerte Leistung des Versicherers dar, auf die der Versicherungsnehmer gegen Entrichtung einer entsprechenden Mehrprämie nach einer bestimmten schadenfreien Dauer des Versicherungsvertrages einen festen Rechtsanspruch erwirbt. Seine Geltendmachung ist allerdings allein durch Verrechnung mit der laufenden Prämienzahlung möglich.

Die technisch bedingte unumgängliche Anhebung der Ausgangsprämie ist einer anderen versicherungstypischen Maßnahme zueigen, die unter den Namen "Prämienrückgewähr" allgemein bekannt ist. "Prämienrückgewähr" - das sind Leistungen der Versicherungsunternehmen, auf die der Versicherungsnehmer unabhängig vom Geschäftsergebnis der Versicherungsunternehmen einen Anspruch hat, wenn bestimmte bedingungsgemäß vorgesehene Voraussetzungen erfüllt sind."¹⁾

Auch hier wird eine Versicherungsgesellschaft notwendigerweise erst durch eine Mehrprämie in die Lage versetzt, zusätzlich zur eigentlichen Gefahrtragung, zu der sie sich im Versicherungsvertrag ver-

1) H. Mählmann, Prämienrückgewähr, Prämienrückerstattung, in: HdV, Bd. 2, Darmstadt 1958, Sp. 1626.

pflichtet hat, die obenerwähnte Sonderleistung zu erbringen. Andernfalls stünden keine Mittel zur Verfügung. Darin sehen wir eine erste Parallele zum Schadenfreiheitsrabatt.

Diese Leistung ist - genau wie beim Rabatt für Schadenfreiheit - an eine Reihe von Bedingungen geknüpft, die vom Versicherungsnehmer zu erfüllen sind. Sie können je nach Versicherungszweig unterschiedlich geregelt sein. Entspricht der Versicherungsnehmer diesen Voraussetzungen, so erwirbt er einen festen Rechtsanspruch, der auch hier vertragsgemäß zu erfüllen ist, selbst wenn sich infolge Fehleinschätzung des Bedarfs ein Defizit in der Erfolgsrechnung des Versicherers ergeben sollte.

Der Versicherer übernimmt daher in ähnlicher Weise ein zusätzliches Risiko.¹⁾ Insofern lassen sich gleichartige Wesenszüge für beide Methoden feststellen.

In einer technischen Besonderheit unterscheiden sie sich allerdings sehr wesentlich und bieten damit die Möglichkeit zu einer Abgrenzung.

Beim Verfahren der Prämienrückgewähr ist es üblich, die Ausschüttung der Rückvergütung durch Barauszahlung oder rechtsverbindliche Gutschriftsanzeige erfolgen zu lassen.²⁾ Die Rückgewähr kann aber

1) Um diesen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, hat sich besonders in der Krankenversicherung eine Sonderform der Prämienrückgewähr herausgebildet (vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 74 f.).

Von jedem Versicherungsnehmer, der an einer Rückgewähr interessiert ist, wird entsprechend zur jeweiligen Tarifprämie eine bestimmte Mehrprämie gefordert. Diese zusätzlichen Beträge werden einem Fond zugeführt. Nach Ablauf erfolgt die Verteilung.

Bei einem derartigen Verfahren steht die Gesamthöhe der Ausschüttungen fest. Unsicher ist dabei, wieviel für den einzelnen Versicherungsnehmer entfällt. Je mehr Versicherungsnehmer anspruchsberechtigt sind, umso geringere Ausschüttungen ergeben sich. Ist die Zahl der Anspruchsberechtigten gering, so errechnen sich im Einzelfall vergleichsweise höhere Beträge.

Bei einem derartigen Rückgewähr-System ist es nicht erforderlich, daß eine Versicherungsgesellschaft genaue Berechnungen über den voraussichtlichen Rabattbedarf anstellt. Sie erfüllt lediglich eine mehr oder minder passive Verteilerfunktion.

2) Vgl. E. Brügelmann, Beitragsrückgewähr und Beitragsrückgewähr-Rückstellung in der Nicht-Lebensversicherung, in: E. R. Prölß und E. v.d. Thüsen, Die versicherungstechnischen Rückstellung im Steuerrecht, 2. Aufl., Karlsruhe 1954, S. 119.

auch zur Erhöhung des Versicherungsschutzes verwendet oder in eine Rückstellung für diese Zwecke eingebracht werden.

Diese Möglichkeiten bestehen beim Schadenfreiheitsrabatt nicht. Wie wir bereits ausführten, kann in diesem Falle nur eine Verrechnung mit der nächstfälligen Prämienzahlung stattfinden. So braucht der Versicherungsnehmer allein die um den Rabatt gekürzte Tarifprämie bezahlen.

Daraus ergeben sich wichtige Konsequenzen, vor allen Dingen für die Vermittlerprovision und Versicherungssteuer. Üblicherweise werden sie anteilmäßig aus der zu zahlenden Tarifprämie errechnet. Wird diese allerdings sofort um den Rabatt gekürzt, so erhalten die Vermittler eine vergleichsweise geringere Provision.

Diese Auswirkungen, wenn auch nur technischer Natur, sind in der Praxis von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Sie erlauben es uns, den Schadenfreiheitsrabatt als eine spezielle Form der Prämienrückgewähr zu klassifizieren.

Die Bezeichnung Schadenfreiheitsrabatt ist allgemein üblich und hat sich besonders in der deutschen Kraftfahrtversicherung eingebürgert.¹⁾

Für die übrigen Formen der Prämienrückgewähr kann eine ähnliche Feststellung nicht getroffen werden. Hier existiert eine Vielzahl von Bezeichnungen, eine Tatsache, die nicht zuletzt auch darauf beruht, daß es technisch ohne weiteres möglich ist, eine Prämienrückgewähr in jedem Bereich der deutschen Individualversicherung einzuführen. Schließlich stellt die Konzeption der Prämienrückgewähr keine speziellen Anforderungen an die Struktur eines Versicherungszweiges.

1) Vgl. G. Finke und H. Weidemann, Kraftverkehrsversicherung, in: Die Versicherung, Bd. IV, Wiesbaden 1962 - 1964, Studienplan F III 3, S. 72 ff.

In Theorie und Praxis findet sich daher eine Vielzahl von Bezeichnungen. Dies mag aus der folgenden Auswahl deutlich werden, wobei es im einzelnen unklar sein kann, ob damit auch eine echte Prämienrückgewähr vorliegt:

Prämienrückerstattung, -rückgabe, Bonus, Überschußanteil, Gewinnanteil, feste Beitragsermäßigung, Rückvergütung bei schadenfreiem Verlauf, Dividendengutschrift, Versicherten-dividende, feste Beitragsrückerstattung, garantierte Dividende, Rabatt für Unfallfreiheit, erfolgs(un)abhängige Beitragsrückerstattung, Verteilung technischer Überschüsse, Überschuß- bzw. Gewinnbeteiligung der Versicherungsnehmer, Beitragsermäßigung aus technischem Überschuß, Beitragsermäßigung, -rückerstattung, -rückgewähr, -rückgabe, Erziehungsrabatt, Sorgfaltsrabatt, Prämiengutschrift, Versichertenbonus usw.

Im Sinne einer exakten versicherungswissenschaftlichen Terminologie ist es unerläßlich, diese Vielzahl von Bezeichnungen durch eine klare Abgrenzung aufzugliedern. Zu dem Zweck müssen wir Maßstäbe setzen, um die Formen der Prämienrückgewähr klassifizieren zu können. Eine systemgerechte Ordnung setzt jedoch voraus, daß auch die Merkmale ähnlicher versicherungstechnischer Maßnahmen aufgezeigt werden, die eventuell zu Verwechslungen Anlaß geben können.

Der Kern der Prämienrückgewähr und damit des Schadenfreiheitsrabattes läßt sich am besten charakterisieren, wenn wir den Zuschlag zur Nettoprämie in den Vordergrund der Betrachtungen stellen. Er bildet das eigentliche Kriterium der Abgrenzung. Alle anderen Arten von Rückvergütungen, die dieses Merkmal nicht aufweisen, müssen ausscheiden.

Wir haben bereits festgestellt, daß sorgfältig kalkulierte Tarifprämien kaum irgendwelche Möglichkeiten zu den erwähnten Sonder-

leistungen bieten. Sie reichen gerade für die ordnungsgemäße Erledigung der Geschäfte einer Versicherungsgesellschaft aus. Eine zusätzliche vertragsmäßige Prämienrückgewähr ist aus dieser Quelle nicht denkbar.¹⁾

In der Praxis verbleiben als Finanzierungstitel eigentlich nur jene Erübrigungen oder Einsparungen, die sich in der versicherungstechnischen Erfolgsrechnung niederschlagen. Sie allein bieten die gesuchte Möglichkeit zu weiteren Ausschüttungen, ohne damit zum Bereich der Prämienrückgewähr zu zählen.

In der Hauptsache handelt es sich hier um die Verteilung technischer Überschüsse und um die Gewinn- bzw. Überschußbeteiligung der Versicherungsnehmer.

Der technische Überschuß resultiert aus einem positiven Rechnungsergebnis, streng bezogen auf die jeweilige Versicherungssparte. Er ergibt sich im Rahmen einer gesonderten Erfolgsrechnung, die ausschließlich den Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben berücksichtigt. Spartenneutrale Aufwendungen oder Erlöse bleiben dabei außer Ansatz. So scheiden neben dem Vermögenszuwachs vor allen Dingen auch alle kalkulatorischen Rechnungsposten aus, "wie z.B. eine Absetzung für Abnutzung, Verzinsung des betriebsnotwendigen Kapitals, allgemeine Geschäftsgewinne aus den sonstigen Vermögenserträgen".²⁾

-
- 1) Auszuklammern sind hier Prämienrückzahlungen, weil sie nicht als echte Leistungen des Versicherers anzusehen sind. Unter Prämienrückzahlungen sind zu verstehen "echte Prämienkorrekturen, die nachträglich zur Angleichung der Prämien an das tatsächlich versicherte gewesene Risiko erfolgen. Es handelt sich hierbei um Rückzahlungen von Prämien-Teilen, wenn während der Versicherungsdauer festgestellt wird, daß zunächst die Prämie zu hoch festgesetzt wurde." (H. Mählmann, a.a.O., Sp. 1628)
 - 2) H. Bormann, P. Cuntz und E.G. Völker, Die Neuordnung der deutschen Kraftfahrtversicherung, Frankfurt am Main 1961, S. 106 (im folgenden: "Bormann/Cuntz/Völker").

Im Gegensatz zur Prämienrückgewähr, die eine reine Kalkulationsgröße ist, steht hier die geschäftliche Entwicklung einer einzelnen Versicherungssparte im Vordergrund. Nur bei günstigem Verlauf fallen technische Überschüsse an. Sie treten in der Regel auf, wenn unvorhergesehene zusätzliche Einnahmen erzielt oder bestimmte Ausgaben nicht gemacht wurden. Im einzelnen kommen in Betracht: wider Erwarten günstige Entwicklungen im Hinblick auf Schadenverlauf, Zinsniveau, Storno, Abschlußkosten, Einsparungen durch Rationalisierung etc.

Durch eine Verteilung dieser Überschüsse sollen die versicherungstechnischen Einnahmen den Ausgaben angeglichen werden. Die Versicherungsnehmer haben zuvor eine überhöhte Prämie entrichtet und sollen jetzt nachträglich entschädigt werden. Nicht zuletzt fordert dies auch das Äquivalenzprinzip.

In der Schaden- und Unfallversicherung sind die Tarife auf Grund des Konkurrenzkampfes unter den einzelnen Versicherungsgesellschaften meist sehr sorgfältig kalkuliert. Überdurchschnittlich hohe Gewinne ergeben sich daher im Normalfall nur selten, so daß es in der Praxis kaum zur Verteilung technischer Überschüsse kommt.

Aber selbst wenn solche Überschüsse nur vereinzelt auftauchen, wäre es nicht gerechtfertigt, sie beim Versicherer zu belassen. Durch ihre Verteilung wird verhindert, daß sich eine Versicherungsgesellschaft zu Lasten ihrer Versicherungsnehmer bereichert.

Sollten trotzdem regelmäßig und in größerem Umfange technische Überschüsse anfallen, so ist zu prüfen, ob nicht die Tarifikalkulation den veränderten Gegebenheiten angepaßt werden muß. Es ist auf lange Sicht nicht zu vertreten, daß aus übertriebener Vorsicht den Versicherungsnehmern zu hohe Prämien abgefordert werden; ihnen

soll bei günstiger Geschäftsentwicklung ein Teil wieder zurück-erstattet werden. Die Versicherungsgesellschaft trägt in diesem Falle kein echtes Unternehmerrisiko mehr, sondern verlagert es teilweise auf die Schultern der Versicherungsnehmer. Nur bei neu-aufgenommenen Versicherungssparten, denen eine genaue statistische und versicherungsmathematische Basis fehlt, dürften für den An-fang etwas reichlich bemessene Tarifprämien und damit möglicher-weise das Entstehen größerer technischer Überschüsse zu recht-fertigen sein. Dies entspricht dem Grundsatz der kaufmännischen und versicherungstechnischen Vorsorge im Hinblick auf die dauernde Erfüllbarkeit der Verträge.

Sofern wirklich freier Wettbewerb und keine Kartellpreisbindungen bestehen, wird die allgemeine Konkurrenzlage im Laufe der Zeit dazu führen, daß die einzelnen Gesellschaften ihre überhöhten Prämienforderungen wieder berichtigen. Der technische Überschuß verliert dann an Bedeutung.

Die praktische Art der Verteilung technischer Überschüsse kann in analoger Weise zur Prämienrückgewähr geregelt werden. Gerade aus diesem Grunde ist die Gefahr einer Verwechslung sehr leicht gegeben. Daraus läßt sich auch die Begriffsverwirrung erklären, die bisweilen im Sprachgebrauch der Praxis anzutreffen ist.

Im Unterschied zur Prämienrückgewähr können Höhe, Verteilungs-folge und -termin technischer Überschüsse verständlicherweise nicht im voraus verbindlich festgelegt sein; die Ergebnisse in den einzelnen Versicherungssparten unterliegen naturgemäß ge-wissen Schwankungen. Es muß sogar damit gerechnet werden, daß in bestimmten Perioden die Ausschüttung vollständig ausfällt. Da die Regelmäßigkeit der Ausschüttung fehlt, kann die Verteilung technischer Überschüsse nur bedingt als geschäftspolitisches In-

strument verwendet werden. Vergütungen von Fall zu Fall wecken nicht in ähnlicher Weise das Interesse der Versicherungsnehmer. Auch muß berücksichtigt werden, daß unter Umständen in einzelnen Zeitabschnitten nur ganz geringfügige Beträge zur Verfügung stehen, die möglicherweise keine nennenswerten Vergünstigung für die Versicherungsnehmer zur Folge haben und deswegen keinerlei nachhaltigen Eindruck bei ihnen hinterlassen.¹⁾

Von der Verteilung technischer Überschüsse sind die Gewinn- und Überschußbeteiligungen der Versicherungsnehmer scharf zu trennen. Sie entstammen dem gesamten positiven Geschäftsergebnis einer Versicherungsgesellschaft.

Damit umfassen sie auch das nichtversicherungstechnische Geschäft und sind - im Gegensatz zum technischen Überschuß - in einen größeren Rahmen gestellt. Strittig kann sein, ob erst technische Überschüsse verteilt werden müssen, ehe die Gewinn- bzw. Überschußbeteiligung gewährt wird.

Sofern keine gesetzliche Regelung ²⁾ zu finden ist, müssen Versicherer und Versicherungsnehmer in diesem Punkt auf besonders klare vertragliche Abmachungen achten. Die Höhe der einzelnen Ausschüttungen dürfte davon maßgeblich abhängen.

1) Um attraktive Ausschüttungen wenigstens einmal von Zeit zu Zeit zur Verfügung stellen zu können, gehen einzelne Gesellschaften oftmals dazu über, geringfügige technische Überschüsse einer Abrechnungsperiode nicht zu verteilen, sondern in Form einer Rückstellung anzusammeln. Erst wenn nennenswerte Ausschüttungen möglich sind, wird die Rückstellung aufgelöst.

2) Vgl. § 30 VAG.

In Theorie und Praxis wird unterschieden, ob eine Gewinn - oder eine Überschußbeteiligung der Versicherungsnehmer vorliegt. Dies geht auf § 38 Abs. 1 VAG zurück. Dort hat nämlich der Gesetzgeber festgelegt, daß Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit ¹⁾ verpflichtet sind, einen sich nach der Bilanz ergebenden Überschuß an die jeweils berechtigten Versicherungsnehmer zu verteilen. Bewußt wird dabei der Ausdruck "Bilanzgewinn" vermieden, da bei Versicherungsvereinen auf Gegenseitigkeit, die in genossenschaftlichem Gedankengut wurzeln, ²⁾ nach herrschender Ansicht prinzipiell keine Gewinne entstehen können. ³⁾ Gewinne resultieren aus einem echten marktbezogenem Handeln. Genossenschaften sind entsprechend ihrem Grundauftrag Organbetriebe ihrer Mitgliederwirtschaften. Zwischen beiden existiert kein Markt, der letztlich Voraussetzung für die Entstehung eines eigentlichen Gewinns ist. ⁴⁾

Edgar Castan formuliert daher: "Von Überschüssen an Stelle von Gewinn spricht der Gesetzgeber im § 38 des Gesetzes über die Beaufsichtigung der privaten Versicherungsunternehmen und Bausparkassen und die Betriebswirtschaftslehre beim positiven Ergebnis der Genossenschaft." ⁵⁾

Aus diesem Grunde ist bei Versicherungsgesellschaften auf genossenschaftlicher Basis stets nur eine Überschußbeteiligung der Versicherungsnehmer denkbar.

-
- 1) Analog gilt diese Anordnung auch für öffentlich-rechtliche Anstalten (vgl. Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 106 f.).
 - 2) Vgl. U. Haasen, Das Recht auf den Überschuß bei den privaten Versicherungsgesellschaften, Stuttgart 1955, S. 2.
 - 3) Vgl. R. Henzler, Betriebswirtschaftliche Hauptfragen des Genossenschaftswesens, Stuttgart und Berlin 1939, S. 14.
 - 4) Vgl. E. Castan, Gewinn, in: HWB, Bd. II, 3. Aufl., Stuttgart 1958, Sp. 2332; R. Henzler, Betriebswirtschaftliche Probleme des Genossenschaftswesens, Wiesbaden 1962, S. 79.
 - 5) E. Castan, a.a.O., Sp. 2332.

Wie die Verteilung im einzelnen vorzunehmen ist, hat die Satzung zu bestimmen.¹⁾ Andere Personen als die Mitglieder der Versicherungsgemeinschaft dürfen nicht in den Genuß der Vergünstigung gelangen. Als Versicherungsnehmer sind sie Träger der genossenschaftlichen Selbsthilfeeinrichtung.²⁾ Da sie in Zeiten ungünstigen Geschäftsverlaufes auch zu Nachschüssen verpflichtet sein können, müssen Überschußbeteiligung und Nachschußverpflichtung als korrespondierende Posten gesehen werden.

Diese Rechtssituation ist bei Versicherungs-Aktiengesellschaften nicht anzutreffen. Träger und Mitglieder einer Aktiengesellschaft sind die Aktionäre. Sie erwerben diese Rechtsstellung auch dann, wenn sie nicht Versicherungsnehmer des Unternehmens sind. Nach § 53 AktG steht ihnen der Anspruch auf den ermittelten Reingewinn zu. Die Versicherungsnehmer können darauf keinerlei Rechte geltend machen. Sie stehen der Gesellschaft lediglich als Dritte gegenüber.

Diese streng rechtliche Betrachtungsweise wird aber den ökonomischen Gegebenheiten der Praxis nicht gerecht. Die Versicherungsunternehmen bestreiten ihr Geschäft im wesentlichen mit den jeweils eingehenden Prämiengeldern ihrer Versicherungsnehmer. Diese Mittel müssen so kalkuliert sein, daß sie zusammen mit den Zinsen der Deckungsrücklage ausreichen, einen reibungslosen rechnungstechnischen Periodenausgleich zu ermöglichen. Das Grundkapital, welches die Aktionäre aufgebracht haben, hat in der Regel nur eine Garantiefunktion zu erfüllen. Der beste Beweis dafür ist die Tatsache, daß die Versicherungs-Aktien verhältnismäßig selten

1) Vgl. § 38 Abs. 1 und 2 VAG.

2) § 20 Satz 2 VAG: "Mitglied kann nur werden, wer ein Versicherungsverhältnis mit dem Verein begründet."

voll einbezahlt sind.¹⁾

Es fragt sich allerdings, ob die Versicherungsnehmer nicht trotzdem an den Gewinnen zu beteiligen sind. Immerhin war zu befürchten, daß die Aktiengesellschaften im Wettbewerb nicht würden bestehen können.

Um dieser Gefahr vorzubeugen, entschlossen sich viele Versicherungs-Aktiengesellschaften schon sehr bald,²⁾ dem Vorbild der Gegenseitigkeitsversicherer zu folgen und beteiligten die Versicherungsnehmer am positiven Geschäftsergebnis.

Auf dem Vertragswege holten sie damit eine Maßnahme nach, die bei Versicherungsvereinen auf Gegenseitigkeit kraft Gesetzes erfolgt.

Besonders in der Lebensversicherung ist die Gewinnbeteiligung der Versicherungsnehmer weit verbreitet. In der Regel werden dort 75 - 95% des Gewinns an die Versicherungsnehmer und 5 - 25 % an die Aktionäre ausbezahlt.³⁾

1) In diesem Fall behält sich die Gesellschaft ein Rückgriffsrecht gegenüber ihren Aktionären vor. Um dies technisch leicht ausüben zu können, ist bei vielen Versicherungs-Aktiengesellschaften das Grundkapital in vinkulierte Namensaktien aufgeteilt (vgl. A. Lauinger, Börse, in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958, Sp. 373).

2) Nach Uwe Haasen soll bereits im Jahre 1710 die englische Aktiengesellschaft "Phenix Office" ihren Versicherungsnehmern eine Beteiligung am Unternehmensgewinn eingeräumt haben, um besonders mit der 1696 auf genossenschaftlicher Basis gegründeten "Contributor" konkurrieren zu können. "Damit bahnte sich die erstaunliche Entwicklung an, daß die auf Erwerbsstreben abgestellte Rechtsform der AG aus Konkurrenzgründen ein reines Merkmal genossenschaftlicher Gegenseitigkeitsversicherung in sich aufnahm." (U. Haasen, a.a.O., S. 4)

3) Vgl. ebenda, S. 3.

In den anderen Sparten des Versicherungswesens, so vor allen Dingen in der Schaden- und Unfallversicherung, ist eine Gewinnbeteiligung der Versicherungsnehmer nur selten anzutreffen.¹⁾

Gewinne, wie sie im speziellen Fall der Lebensversicherung entstehen - es sei nur auf die Sterblichkeits-, Zins- oder Stornogewinne verwiesen - , fallen hier nicht gleichermaßen an. Darüber hinaus ist zu beachten, daß Lebensversicherungsverträge normalerweise langfristigen Charakter aufweisen.

Während der meist jahrzehntelangen Laufzeit dürfen die einmal festgelegten Beitragssätze nicht mehr geändert werden. Sie müssen also sehr vorsichtig kalkuliert sein und bewirken daher schon bei normalen Geschäftsablauf das Zustandekommen außerordentlicher Erträge.

In den übrigen Zweigen der freien Vertragsversicherung sind derart langjährige Bindungen kaum festzustellen. Es ist verhältnismäßig leicht möglich, die Prämiensätze von Zeit zu Zeit zu revidieren. Ein Ausgleich über die Gewinn- und Überschußbeteiligung der Versicherungsnehmer ist nicht in ähnlicher Weise vordringlich.

Die Praxis der Ausschüttung von Gewinn- und Überschußbeteiligungen zeigt Parallelen zur Prämienrückgewähr. So ergeben sich auch hier Verwechslungsmöglichkeiten.

Sie lassen sich ausschließen, wenn auf die jeweiligen Finanzquellen abgestellt wird. Nach unserer Ansicht bildet der Ursprung dieser Gelder das entscheidende Kriterium zur Abgrenzung der Prämienrückgewähr und zur versicherungswissenschaftlichen Klassifizierung der vielen, teilweise zu Unklarheiten Anlaß gebenden Bezeichnungen.

1) Vgl. U. Haasen, a.a.O., S. 64.

Selbst der indifferente Ausdruck "Dividende" der Versicherungsnehmer bzw. die damit zusammengesetzten Wortverbindungen dürften daraufhin einzuordnen sein.¹⁾

-
- 1) Unter Dividende wird allgemein der verteilbare Reingewinn des Unternehmens verstanden (vgl. A. Manes, Geschäftsgewinn, in: VersLex, 3. Aufl., Berlin 1930, Sp. 649). Das Recht hierauf steht beispielsweise bei Aktiengesellschaften den Mitgliedern der Gesellschaft zu, den Aktionären (vgl. M. Gürtler, Die Kalkulation der Versicherungsbetriebe, 2. Aufl., Berlin und Frankfurt am Main 1958, S. 190). Sie erwerben die Mitgliedschaft durch Übernahme von Aktien (vgl. A. Hueck, Gesellschaftsrecht, 13. Aufl., München und Berlin 1965, S. 170). Die Versicherungsnehmer als solche sind "nicht in die Organisation der Aktiengesellschaft eingegliedert, sondern stehen ihr als Dritte gegenüber" (U. Haasen, a.a.O., S. 2). Sie erwerben folglich kraft Gesetzes keinen Anspruch auf Beteiligung am Reingewinn und sind damit in echtem Sinne niemals dividendenberechtigt (vgl. P. Alther, Die Überschußbeteiligung im Versicherungsvertrag, Diss. Zürich, Aarau 1947, S. 4; A. Trabant, Rechte und Pflichten der Mitglieder der VVaG, Diss. Erlangen 1935, S. 37; W. Th. Zollikofer, Die Systeme der Gewinnbeteiligung in der schweizerischen Lebensversicherung, in: Mitteilungen aus dem handelswissenschaftlichen Seminar der Universität Zürich, H. 52, Zürich 1931, S. 4).

II. Funktion und Grundlagen des Schadenfreiheitsrabattes

Die Anforderungen, die im Versicherungswesen an den Schadenfreiheitsrabatt gestellt werden, sind vielfältig. Sie resultieren aus den Unvollkommenheiten der Primärtarifierung, die auch heute noch in zahlreichen Versicherungszweigen festzustellen sind. Damit soll der Rabatt für Unfallfreiheit eine Lücke in der Tarifgestaltung schließen. Welche Möglichkeiten er dabei bietet und unter welchen Voraussetzungen günstige Resultate zu erzielen sind, wollen wir im folgenden untersuchen.

1. Der Anwendungsbereich des Schadenfreiheitsrabattes unter besonderer Berücksichtigung der Kraftfahrthaftpflichtversicherung

a) Wagnisgetreue Prämiengestaltung, das Hauptziel des Schadenfreiheitsrabattes

Die Frage nach der wagnisgetreuen Prämiengestaltung ist ein Kernproblem der gesamten Versicherungswirtschaft.¹⁾ Sie steht im Zu-

1) Dieser Problemkreis kann unter den verschiedensten Blickwinkeln gesehen werden. Er war Mittelpunkt der VII. Jahrestagung der Versicherungswissenschaftler an deutschen Hochschulen vom 20. - 22. Oktober 1958 (vgl. w. Pfenningstorf, VII. Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft der Versicherungswissenschaftler an deutschen Hochschulen vom 20. - 22. Oktober 1958 in Berlin, in: VersArch 1958, S. 507 ff.). Die dort gehaltenen Referate sind im Versicherungswissenschaftlichen Archiv 1958 veröffentlicht: P. Braeß, Prämiengerechtigkeit aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht, S. 257 - 268; E. Fritz, Beitragsgerechtigkeit in der Privatversicherung vom Standpunkt der Aufsichtsführung, S. 269 - 290; H.-G. Giese, Ein Überblick über die Arbeit der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte, S. 291 - 298; F. Reichert-Facilides, Zivilrechtliche Betrachtungen zum gerechten Verhältnis von Versicherungsschutz und Versicherungsentgelt, S. 299 - 312; P. Steinlein, Die Beitragsgerechtigkeit in der Sozialversicherung, S. 313 - 326; G. Wünsche, Beitragsgerechtigkeit und säkulare Änderungen der Rechnungsgrundlagen, S. 327 - 333.

sammenhang mit der Methode der Prämienenerhebung, die wir daher in ihren Grundzügen kurz aufzeigen müssen.

Um alle entstehenden Schäden mit Hilfe der vereinnahmten Nettoprämien abdecken zu können, muß die Summe der Beiträge mindestens gleich sein der Summe aller Einzelschäden. Dieser Ausgleich läßt sich im wesentlichen auf zwei Arten erzielen.

Der Versicherer kann die erwarteten oder tatsächlichen Schadenkosten nach dem bereits erwähnten Umlageverfahren auf alle Versicherungsnehmer gleichmäßig verteilen und im Falle einer Fehleinschätzung von allen Versicherungsnehmern einheitliche Zubeußen fordern. Er legt damit seiner Kalkulation Durchschnittsprämien zugrunde, deren wichtigstes Merkmal darin besteht, daß sie auf die individuelle Besonderheit des versicherten Objektes und die persönlichen Eigenschaften des Versicherten keine Rücksicht nehmen.¹⁾ Sie gelten ganz allgemein für alle Versicherungsnehmer und werden deshalb auch als "generelle" Prämien bezeichnet.²⁾

Obwohl diese Methode der Prämienenerhebung einfach und übersichtlich ist,³⁾ eignet sie sich nur für bestimmte Bereiche des Versicherungswesens. Erhebt eine Versicherungsgesellschaft allgemeine Durchschnittsprämien, so zahlen die guten Risiken eine zu hohe, die schlechten eine zu niedrige Prämie. Folglich werden bei völlig freier Konkurrenz die guten Versicherungsnehmer zu "besser" kalkulierenden Unternehmungen abwandern. Das Ergebnis einer derartigen Selektionsbewegung besteht darin, daß ein Versicherer, der unverändert am alten Prämiensystem festhält, letztlich zum Sammelbecken schlechter Risiken wird. Damit kann er in seiner

1) Vgl. W. Mahr, a.a.O., S. 185.

2) Vgl. W. Mahr, a.a.O., S. 185 ff.

3) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 13.

Existenz bedroht sein,¹⁾ weil der Prämienausgleich durch die guten Versicherungsnehmer fehlt.

Das Umlageverfahren läßt sich daher nur dann ohne nachhaltige Bestandsverschiebungen durchführen, wenn alle Versicherer nach gleichen Grundsätzen handeln bzw. der Staat die Aufrechterhaltung des Systems gewährleistet. So kennen wir das Verfahren hauptsächlich aus der Sozialversicherung,²⁾ wo es aus sozialen, all-gemeinwirtschaftlichen Gründen verwendet wird. Da Versicherungszwang besteht, können einzelne Versicherungsnehmer nicht abwandern; auch wecken niedrige Beiträge kein gesteigertes Versicherungsbedürfnis.

Für die deutsche Individualversicherung, die grundsätzlich auf dem Konkurrenzprinzip aufbaut, ist also das Umlageverfahren ungeeignet, weil stets Selektionsströmungen befürchtet werden müssen.

Die private Versicherungswirtschaft kann sich nicht auf den Schutz des Staates stützen, wenn ihre Prämienkalkulation auf die unterschiedliche Gefahrenlage der jeweiligen Risiken keine Rücksicht nimmt. Sie muß daher eine andere Methode zur Prämienhebung verwenden.

Das Gegenstück zum Umlageverfahren ist das Prämien- oder Anwartschaftsdeckungsverfahren. Hier werden für die ganze Laufzeit des Versicherungsvertrages im voraus fest vereinbarte Beiträge erhoben. Ein Recht auf Nachschüsse steht dem Versicherer nicht zu. Damit bürdet ihm dieses Verfahren das Risiko richtiger Kalkulation

1) Vgl. M. Gürtler, Die Kalkulation ... , S. 258; P. Braeß, Beitragsgerechtigkeit ... , S. 261 f.; W. G. Merz, Zur Ermittlung der wagnisgetreuen Prämie für die Betriebsunterbrechungsversicherung, Weißenburg/Bayern 1952, S. 31.

2) Vgl. M. Gürtler, Die Kalkulation ... , S. 258; H. Schmidt, Beeinflussung der Schadenaufwendungen eines Versicherungsunternehmens durch Risikoauslese, Diss. Nürnberg 1967, S. 20.

auf.¹⁾ Jeder Versicherungsnehmer soll nur diejenige Prämie bezahlen, die von ihm bzw. seiner Gruppe auf Grund genauer risikotechnischer Einschätzung zu fordern ist. Wir finden demzufolge keine generellen Prämien, sondern spezielle,²⁾ die schon deshalb wagnisgetreu sein müssen, um dem Versicherungsgeschäft Stabilität³⁾ zu verleihen und einer nachteiligen Bestandsauslese entgegenwirken.

Diese Maßnahme verstößt nicht gegen das Solidaritätsprinzip oder den Gemeinschaftsgedanken im Versicherungswesen,⁴⁾ wie gelegentlich behauptet wird.⁵⁾ Nach Paul Braeß fehlt in vielen Versicherungszweigen das echte Zusammengehörigkeitsgefühl.⁶⁾ Versicherungsnehmer aus allen Bevölkerungskreisen, wie z.B. die Gesamtheit der Kraftfahrer, der Hausbesitzer oder der Tierhalter werden gruppenmäßig erfaßt. Jede Solidarität muß in diesen Fällen vorgeblich sein und führt nicht zu einer sinnvollen Einordnung.

Darüber hinaus wäre es unververtretbar, von allen die gleiche Prämie zu fordern, wenn sie auf Grund ihrer jeweiligen Risikostruktur eine unterschiedliche Schadenveranlagung aufweisen. Sie bilden keine echte Gefahrengemeinschaft.

Auch das Argument, das Prämienverfahren führe zwangsläufig zu einem Versichertennotstand, weil die schlechten Risiken keinen Deckungsschutz mehr fänden, kann entkräftet werden. Zahlen die

1) Vgl. W. Mahr, a.a.O., S. 232.

2) Vgl. W. Mahr, a.a.O., S. 187 ff.

3) Vgl. W. Mahr, a.a.O., S. 229.

4) Vgl. M. Gürtler, Die Arbeit ... , S. 25 ff.; derselbe, Das "subjektive" Risiko im Versicherungswesen, besonders in der Kraftfahrzeug-Versicherung, in: ZVersWiss, 52. Bd., 1963, S. 16 f.

5) Vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 26.

6) Vgl. P. Braeß, Prämiengerechtigkeit ... , S. 267.

schlechten Risiken die ihnen zukommende, wagnisgetreue Bedarfsprämie, so werden sie stets einen Versicherer finden. Jede Subvention durch die Prämien der guten Versicherungsnehmer muß in einer Wettbewerbswirtschaft unterbleiben. Sie würde letztlich zur Sozialisierung führen.¹⁾

Die Ermittlung der wagnisgetreuen Prämie wirft mannigfaltige Fragestellungen auf, die selbst heute noch die Theoretiker und Praktiker des Versicherungswesens beschäftigen.²⁾ Die Problematik kann in vielen Zweigen der privaten Versicherungswirtschaft noch nicht als restlos geklärt angesehen werden. Damit erlangt der Schadenfreiheitsrabatt, der hier den Weg zu einer Lösung zeigen soll, eine zentrale Bedeutung.

Die Frage nach der Prämiengerechtigkeit beinhaltet ein Werturteil, das im Laufe der Zeit vielfachen Wandlungen unterworfen war.³⁾

1) Vgl. P. Braeß, Prämiengerechtigkeit ... , S. 268.

2) Vgl. P. Braeß, Wesen und Grenzen der "gerechten Prämie", in: ZVerswiss, 39. Bd., 1939, S. 35 ff.; A. Bertsche, Wagnis und "gerechte" Prämie in der privaten Krankenversicherung, Weissenburg/Bayern 1948; W.G. Merz, a.a.O.; M. Gürtler, Die Kalkulation ... , S. 257 ff.; P. Braeß, Prämiengerechtigkeit ... , S. 257 ff.; E. Fritz, Beitragsgerechtigkeit ... , S. 269 ff.; F. Reichert-Facilides, Zivilrechtliche Betrachtungen ... , S. 299 ff.; P. Steinlein, Die Beitragsgerechtigkeit ... , S. 313 ff.; G. Wünsche, Beitragsgerechtigkeit ... , S. 327 ff.; P. Frey, Gibt es eine Rechtspflicht zur Gleichbehandlung der bei einer Versicherungs-Aktiengesellschaft Versicherten?, Stuttgart 1959; W. Sachs, Anhang: Gerechte Prämien, Bedarfsprämien, wettbewerbsfähige Prämien, in: Blätter der DGVM, Bd. VI, 1962/64, S. 19 ff.

3) Hier ist besonders der Einfluß von Adolph Wagner hervorzuheben, der in einem abgestuften Prämiensystem die Gefahr unsozialer Auswirkungen erblickte. Nach seinen Überlegungen können sozial schlechtgestellte Einkommensbezieher keinerlei Aufwendungen für Strukturverbesserungen des Risikoobjektes vornehmen. Damit ist es ihnen nicht möglich, in den Genuß billiger Prämien zu gelangen. Nicht auszuschließen wäre es auch, daß die Versicherungsgesellschaften die Versicherungsobjekte genauer prüfen und sich die günstigsten herausuchen. Letztlich müßte befürchtet werden, daß die schlechtesten Risiken ohne Versicherungsschutz bleiben. Damit entstünde die Gefahr eines Versicherungsnotstandes. Dies sollte aus sozialen Gründen vermieden werden. (Vgl. A. Wagner, Der Staat und das Versicherungswesen, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 37. Bd., 1881, S. 102 ff.) Dieser Gedankengang wurde auch im Dritten Reich wieder aufgegriffen und im Sinne der nationalsozialistischen Wirtschaftsauffassung diskutiert. (Vgl. S.99 f.dieser Arbeit).

Je nachdem, unter welchen Gesichtspunkten wir an die Klärung des Begriffes herangehen, werden unterschiedliche Aussagen zu machen sein.

So kann das Problem unter dem sittlich-moralischen,¹⁾ staatspolitischen, rechtlichen oder unter dem sozialen²⁾ Blickwinkel abgehandelt werden. Im folgenden wollen wir jedoch eine Beurteilung nach ökonomisch-technischen Aspekten versuchen.

In Theorie und Praxis gibt es eine Vielzahl von Bezeichnungen für den zu untersuchenden Tatbestand. Ohne sofort erkennbare wesentliche Unterscheidungsmerkmale wird von individuellen, äquivalenten, wagnisgerechten, wagnisgetreuen, wagniskonformen, risikogerechten, natürlichen, abgestuften, speziellen, differenzierten oder einfach nur von gerechten Prämien gesprochen.

Wie Paul Braeß ausführt, wollen im Grunde genommen alle diese Ausdrücke das gleiche besagen und haben nur eine unnötige Verwirrung über den Begriffsinhalt hervorgerufen.³⁾

Für die Klärung des Problemkreises bietet sich eine Zweiteilung an.⁴⁾ Wir wollen die Prämiengerechtigkeit sowohl im Verhältnis der Versicherungsnehmer gegenüber der Versicherungsgesellschaft als auch zwischen den Versicherten untereinander analysieren.

Wenden wir uns der ersten Fragestellung zu. Um die dauernde Erfüllungbarkeit der Versicherungsverträge garantieren zu können, muß eine Versicherungsgesellschaft den vollen Gegenwert für die Gefahrtragung von ihren Versicherungsnehmern vergütet erhalten.

1) Vgl. M. Gürtler, Die Arbeit ... , S. 185 f.

2) Vgl. M. Gürtler, ebenda, S. 186.

3) Vgl. P. Braeß, Prämiengerechtigkeit ... , S. 257.

4) Vgl. W. Sachs, Anhang: Gerechte Prämien ... , S. 19;
H. Dickerhoff, a.a.O., S. 51.

Dieser ist so zu bemessen, daß bei dem Versicherungsunternehmen keine Verluste auftreten; er darf aber auch nicht zu hoch angesetzt sein, damit nicht aus dem Rahmen fallende, überdurchschnittlich große Gewinne zu Lasten der Versicherungsnehmerschaft entstehen. Wird langfristig gesehen - und damit von Zufallsschwankungen unabhängig - ein voller Ausgleich gewährleistet, so besteht zwischen den Leistungen der Versicherungsgesellschaft und denen der Versicherungsnehmer ein Gleichgewicht.

Damit wäre die erste Forderung nach Prämiengerechtigkeit erfüllt.

In der Praxis läßt sich dieses Ziel relativ leicht erreichen. Es sei nur auf die Möglichkeiten beim Umlageverfahren oder beim Prämienverfahren etwa auf die Funktion des bereits erwähnten technischen Überschusses aufmerksam gemacht. Die Gefahr allgemeiner Durchschnittsprämien ist damit aber noch lange nicht gebannt. Es ist ohne weiteres denkbar, daß insgesamt gesehen Nettoprämie und Schadenaufwendungen einander gleichen, ohne daß die Prämiengerechtigkeit in einzelwirtschaftlicher Sicht gewährleistet wird. Wir stoßen nun zu einem weiteren Problem der wagnisgetreuen Prämiengestaltung vor.

Selbstverständlich darf die Prämie im Einzelfall nicht so kalkuliert sein, daß jeder Versicherungsnehmer seine Schäden praktisch selbst bezahlt.¹⁾ Dies würde dem Grundgedanken der Versicherten-gemeinschaft zuwider laufen. Die Prämie muß entsprechend dem getragenen Wagnis abgestuft sein.²⁾

Um dieses Ziel zu erreichen, wird die Masse der Versicherungsnehmer nach bestimmten Merkmalen in Gruppen aufgegliedert, die mit derselben Wahrscheinlichkeit einem möglichen Schadeneintritt

1) Vgl. M. Gürtler, Das "subjektive" Risiko ... , S. 14 f.; E. Meyer, Die gerechte Prämie in der Kfz-Versicherung, in: Der Volkswirt, 13. Jg., 1959, S. 490.

2) Vgl. M. Gürtler, Die Kalkulation ... , S. 258.

ausgesetzt sind.¹⁾ Ein zunächst heterogen zusammengesetztes Versichertenkollektiv soll dadurch in eine mehr oder minder große Zahl homogener Gefahrenklassen überführt werden. Für die jeweilig neu entstandenen Gruppen ist der gesamte Schadenbedarf zu ermitteln und sodann gleichmäßig auf die einzelnen Versicherungsnehmer umzulegen. Es entstehen (Klassen)-Durchschnittsprämien.²⁾

Der Sinn der Versicherung ist es also, denjenigen Versicherungsnehmern gleichgroße Beträge abzuverlangen, die in gleicher Weise von einem Schadenfall bedroht werden. Nach Max Gürtler ist in dieser Ordnung das Grundgesetz der Versicherung zu sehen, ohne das keine echte Versichertengemeinschaft bestünde.³⁾

Im Einzelfall mag die Richtigkeit der für die Gruppenbildung verwendeten Risikofaktoren fraglich sein. Aus diesem Grunde ist experimentell nachzuprüfen, ob sich in den jeweiligen, nach Merkmalen differenzierten Teilgruppen deutliche Unterschiede im Schadenbedarf ergeben.

Die Auswahl der Gefahrenmerkmale wirft schwierige Probleme auf. Aus theoretischer Sicht sind kaum irgendwelche Beziehungsgrößen aufzustellen. Selbst erfahrene Praktiker werden manchmal mit Erstaunen feststellen, daß sich Merkmale als relevant herausstellen, von denen sie das nie erwartet hätten. "Insofern ist der Prozess der Merkmalfindung niemals endgültig abgeschlossen."⁴⁾

1) Vgl. hierzu die Begriffsbestimmung der Versicherung nach Alfred Manes: "Versicherung ist gegenseitige Deckung zufälligen schätzbaren Geldbedarfs zahlreicher gleichartig bedrohter Wirtschaften." (A. Manes, Versicherungswesen, Bd. 1, 5. Aufl., Leipzig 1930, S. 2)

2) Vgl. W. G. Merz, a.a.O., S. 31.

3) Vgl. M. Gürtler, Bonus oder ... , S. 241.

4) Vgl. P. Braeß, Prämiengerechtigkeit ... , S. 258.

An die jeweiligen Risikofaktoren sind bestimmte Anforderungen zu stellen. Nach Paul Braeß kommen folgende Kriterien in Frage:¹⁾

1. Die funktionalen Unterschiede im Schadenbedarf müssen erheblich und für längere Zeit auch nachhaltig sein.
2. Die Abhängigkeit von Merkmal und Gefahr muß nicht nur statistisch bewiesen, sondern auch plausibel sein.
3. Die jeweiligen Merkmale müssen konstant und möglichst eindeutig nachweisbar sein.
4. Die Gültigkeit des Gesetzes der großen Zahl muß in jedem Fall gewährleistet sein.

Besonders die letzte Forderung macht deutlich, daß die Aufgliederung nicht ins uferlose abgleiten darf. Ansonsten bestünde die Gefahr, unmaßgebliche Merkmale heranzuziehen, deren Auswertung versicherungstechnisch weder notwendig noch kostenmäßig²⁾ vertretbar wäre. Auf diese Weise könnten Gruppen von Versicherungsnehmern entstehen, die keine repräsentative Größe mehr besitzen.

In der Praxis des Versicherungswesens ist es nicht immer möglich, alle vorhandenen Risikomerkmale bei der Bildung von Risikoklassen zu berücksichtigen. Wird beispielsweise im Tarif nach 10 Merkmalen zu je 8 Klassen unterschieden, so entstehen mehr als eine Milliarde Tarifpositionen. Für den täglichen Geschäftsbetrieb wäre ein derartiger Tarif zu umfangreich; denn er "würde sich selbst in 1 000 Büchern von je 1 000 Seiten nicht unterbringen lassen."³⁾

Außerdem dürfte es nicht immer leicht sein, für jede Position ausreichendes statistisches Beobachtungsmaterial zu sammeln.⁴⁾

1) Vgl. P. Braeß, Prämienberechnung ... , S. 259 f.

2) Vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 27; H. Schmidt, a.a.O., S. 27.

3) Vgl. M. Gürtler, Die Kalkulation ... , S. 262.

4) Vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 27.

Damit ergeben sich berechnete Zweifel, ob auf diesem Weg die Ermittlung absolut "gerechter" Prämien überhaupt möglich ist und ob nicht die Lösung des Problems dem theoretischen Bereich vorbehalten bleiben muß.

Wagnisgetreue Prämien können nämlich nur dann errechnet werden, wenn alle Gefahrenumstände entsprechend berücksichtigt und bei sämtlichen Versicherungsnehmern in gleicher Weise zur Anwendung gebracht werden.¹⁾ Gleichliegende Fälle müssen gleich behandelt werden. Sondervergünstigungen an bestimmte Versicherungsnehmer, die kalkulationstechnisch hierauf keinen Anspruch besitzen, haben zu unterbleiben. Erst dann lassen sich homogene Klassen von Versicherungsnehmern bilden, für die eine gruppenspezifische Prämie auch gleichzeitig als wagnisgetreu bezeichnet werden kann. Fassen wir diese Gesichtspunkte zusammen, so dürfen wir mit Wolfgang Sachs feststellen:

"Im einzelnen liegt Prämiengerechtigkeit offenbar nur dann vor,

- a) wenn alle für die Bemessung der Prämien maßgeblichen Gesichtspunkte gebührend berücksichtigt werden,
- b) wenn hierbei gegenüber allen Versicherten die gleichen Grundsätze Anwendung finden, insbesondere gleichliegende Fälle auch gleich behandelt werden, und
- c) wenn der Versicherer "auf seine Kosten" kommt, d.h. insgesamt die Bedarfsprämie erhält."²⁾

Die Forderungen von Wolfgang Sachs unter Punkt b) und c) dürften zu erfüllen sein. Ernsthaftige Probleme sind nicht zu erwarten,

1) Vgl. W. Sachs, Anhang: Gerechte Prämien ... , S. 19.

2) W. Sachs, ebenda, S. 19.

wenn sich ein Versicherer zu unvoreingenommener, konsequenter Geschäftspolitik entschließt und jederzeit um einen echten Periodenausgleich bemüht ist.

Allein die Ermittlung der Risikofaktoren, die für die jeweilige Prämienbemessung in Frage kommen, bereitet Schwierigkeiten. Teilweise ist dies auf technische Probleme zurückzuführen, etwa weil sich die Merkmale nicht genau bestimmen lassen, teilweise reicht auch ihre Aussagekraft nicht, um brauchbare Rückschlüsse auf die versicherte Gefahr zu ziehen. Sie können darüber hinaus Schwankungen unterworfen sein, die eine laufende Beobachtung und Neuauswertung erforderlich machen.

Vielfach werden die Gefahrenmerkmale nach dem "objektiven" und "subjektiven Risiko" unterschieden.¹⁾ Was darunter zu verstehen ist, wird in Literatur und Praxis nicht einheitlich beantwortet.

Um einen Einblick in die Problematik zu vermitteln, sollen zunächst die Auffassungen von Max Gürtler wiedergegeben werden, die er im Laufe seines bisherigen Schaffens vertreten hat. In einer ersten Begriffsbestimmung geht der Schweizer Versicherungswissenschaftler davon aus, es sei nicht zulässig, den Menschen schlechthin als das eigentliche subjektive Risiko zu bezeichnen. Man müsse beachten, daß in der Personenversicherung der Mensch nicht das Subjekt darstelle, sondern das Objekt des Versicherungsvertrages bilde. Aus diesem Grunde möchte Max Gürtler das subjektive Risiko sehr eng verstanden wissen und faßt darunter "all diejenigen Gefahrenmomente zusammen, die von den Charaktereigenschaften der versicherten Personen oder den Menschen abhängen, die mit den versicherten Gegenständen oder Personen in Berührung kommen."²⁾

1) Vgl. G. Finke und W. Weidemann, Kraftverkehrsversicherung, in: Die Versicherung, Bd. IV, Wiesbaden 1962 - 1964, Studienplan F III 3, S. 68. Der Gesetzgeber spricht von objektiven und subjektiven Gefahrenmerkmalen (vgl. § 7 Abs. 1 und 2 der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung vom 20. November 1967, in: Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967).

2) M. Gürtler, Das subjektive Risiko, in: Deutsche Versicherungswirtschaft, Bd. II, Berlin 1936 - 1939, S. 207.

Zu einem späteren Zeitpunkt legt er die Betonung darauf, daß die Bezeichnung "subjektives Risiko" in einer auf Personen abgestellten Versicherung eigentlich durch den eindeutigeren Ausdruck "moralische Gefahr" zu ersetzen sei.¹⁾ Er bestimmt sie als "die zusätzlichen oder wegfallenden Gefahrenmomente, die in Erscheinung treten, wenn die geistigen und Charaktereigenschaften der versicherten Personen vom guten Durchschnitt abweichen."²⁾

In einer jüngst erschienenen Definition bezieht er sich nicht mehr auf den guten Durchschnitt, sondern erklärt das subjektive Gefahrenmoment wie folgt: "Wir verstehen darunter die geistigen, charakterlichen, moralischen Einflüsse der maßgeblichen Menschen auf die versicherte Gefahr."³⁾

Die objektiven Risikomerkmale definiert er mit Hilfe eines Negativschlusses als nicht-subjektive Einflüsse auf die Gefahr.⁴⁾

In der Literatur ist eine gleichlautende Auffassung nicht immer anzutreffen. So berücksichtigt Hans Marquart, wie anfangs Max Gürtler ausschließlich die Charaktereigenschaften,⁵⁾ Heinrich Henne rechnet auch die wirtschaftlichen Verhältnisse⁶⁾ hinzu,

-
- 1) Vgl. M. Gürtler, Das subjektive Risiko ... , S. 209. Bei Alfred Manes wird die englische Bezeichnung "moral hazard" erwähnt (vgl. A. Manes, Versicherungswesen, Bd. I, 4. Aufl., Leipzig und Berlin 1924, S. 116).
 - 2) M. Gürtler, Die Arbeit ... , S. 22.
 - 3) M. Gürtler, Das "subjektive" Risiko ... , S. 3.
 - 4) "Unter dem objektiven Risiko dagegen versteht man diejenigen individuellen Gefahrenmerkmale bzw. Umstände, die den versicherten Gegenständen oder Personen im allgemeinen innewohnen, wenn man von der subjektiven Gefahr absieht." (M. Gürtler, Die Arbeit ... , S. 17)
 - 5) Vgl. H. Marquart, Das objektive Risiko, in: Deutsche Versicherungswirtschaft, Bd. II, Berlin 1936 - 1939, S. 196.
 - 6) Vgl. H. Henne, Beurteilung der Gefahren bei der Feuerversicherung, 4. Aufl., Berlin 1929, S. 14.

während Karl Hax eine Definition gibt, die stark im Rechtlichen wurzelt.¹⁾

Prüfen wir noch weitere Begriffsbestimmungen, so fehlen auch nicht Autoren, die speziell den Versicherungsnehmer und Personen seiner näheren Umgebung als das eigentliche subjektive Risiko ansehen²⁾ oder nur dann von einem subjektiven Risiko sprechen, wenn der Versicherte willkürlich den Versicherungsfall herbeiführt.³⁾

Schließlich stellt der Gesetzgeber in einer Legaldefinition allein auf die Person des Versicherungsnehmers ab - " ... Gefahrenmerkmale, die mit der Person des Versicherungsnehmers verbunden und für die Art und Größe des Versicherungsrisikos bestimmend sind ... " ⁴⁾ - und verknüpft damit insbesondere die Dauer der Schadenfreiheit, die Anzahl der Schäden sowie die Größe des Wohnortes.⁵⁾

-
- 1) Karl Hax sieht den Bereich des subjektiven Risikos, "wo menschliche Willkür die Gefahrlage bestimmt." (K. Hax, Grundlagen des Versicherungswesens, Wiesbaden 1964, S. 32)
Zum Bereich der menschlichen Willkür zählen Vorsatz, grobe und leichte Fahrlässigkeit.
Das objektive Risiko umfaßt nach seiner Definition Gefahrenlagen des einfachen Zufalls und der höheren Gewalt (vgl. ebenda, S. 33). Diese Aufgliederung genügt nicht, so daß er bei einfacher und grober Fahrlässigkeit zusätzlich eine Übergangszone schaffen muß und ein objektives Risikomoment unterstellt, nachdem "hier neben der menschlichen Willkür immer auch objektive Umstände für den Schadeneintritt und die Schadenhöhe mit verantwortlich sind." (Ebenda, S. 33)
Speziell der "Übergangsbereich" erschwert hier eine Begriffsbestimmung, so daß zusätzliche Untersuchungen notwendig sind, um eine Einordnung der jeweiligen Risikomerkmale vornehmen zu können.
 - 2) Vgl. G. Schmidt, Versuch einer Abgrenzung des Risikobegriffes in der Versicherungstechnik, in: Beiträge zur Versicherungswissenschaft, Festgabe für Walter Rohrbeck, hrsg. von H. Möller, Berlin 1955, S. 416 f.; Karl Höfer rechnet zu den Personen aus der Umgebung des Versicherungsnehmers allein den Fahrer eines Kraftfahrzeuges (vgl. K. Höfer, Das subjektive Risiko in der Kraftverkehrsversicherung, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 69).
 - 3) Vgl. L. Arps, Das subjektive Risiko, in: Der Volkswirt, 6. Jg., 1952, Beilage zu Nr. 22 vom 31. Mai 1952, S. 17.
 - 4) § 7 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung vom 20. November 1967, in: Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967.
 - 5) Vgl. § 7 Abs. 2 Satz 2, ebenda.

Als objektives Gefahrenmerkmal bezeichnet er diejenigen Merkmale, "die mit dem versicherten Kraftfahrzeug oder Anhänger verbunden und für die Art und Größe des Versicherungsrisikos bestimmend sind ..."¹⁾ Nach seiner Ansicht zählen hierzu hauptsächlich technische Kriterien der Bauart sowie der Verwendungszweck.²⁾

Diese Vielzahl von Auffassungen ist verwirrend. Von einer einheitlichen Begriffsbestimmung kann nicht gesprochen werden, so daß wir vor der Aufgabe stehen, für unsere Belange in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung eine brauchbare Terminologie aufzustellen.

Bei dem folgenden Versuch wollen wir uns von Zweckmäßigkeitsgründen leiten lassen und vor allen Dingen auf eine eindeutige Klassifizierung abzielen.

Unser Vorschlag geht dahin, die Gesamtheit der Risikomerkmale nach personenbezogenen sowie nach sach- und umweltbezogenen aufzuschlüsseln.³⁾

Zu den personenbezogenen Risikomerkmale rechnen wir in der Kraftfahrtversicherung ausschließlich den Kreis der versicherten Personen wie Fahrer, Halter oder Versicherungsnehmer. Ihre wesentlichen Charakteristika sind teilweise tariftechnisch meßbar, teilweise nicht.

Objektiv erfaßbar sind beispielsweise Alter, Beruf, Geschlecht, Familienstand, Dauer der Fahrpraxis, Anzahl der Schäden, Dauer der Unfallfreiheit usw.

1) § 7 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung vom 20. November 1967, in: Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967.

2) Vgl. § 7 Abs. 1 Satz 2, ebenda.

3) Ansätze in dieser Richtung sind in etwa zu finden bei: F. Schötzau, Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Berlin 1935, S. 206 ff.; M. Bachmann, a.a.O., S. 20.

Nicht oder noch nicht bestimmbar ist das sog. subjektive Risiko, worunter nach Paul Braeß "das unvorhersehbare, jeder Kalkulation entzogene, vielleicht sogar undefinierbare Verhalten der versicherten Person"¹⁾ zu verstehen ist. Es umfaßt in der Kraftfahrthaftpflicht-Sparte u.a. die Gemütsveranlagung, die geistige Haltung und den Charakter, insbesondere die Verkehrsgesinnung.

Alle übrigen Merkmale wie Fahrzeugart, Gewicht, Motorenstärke, Nutzlast, Nutzungszweck usf. sowie Standort, Ausbau der Verkehrswege, Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer, Rechtsordnung, soziale Struktur, Versicherungsbedingungen, Wirtschaftslage, Klima etc. zählen zum Bereich der sach- und umweltbezogenen Risikomerkmale. Auch sie wollen wir zusätzlich danach unterscheiden, ob sie derzeit objektiv meß- und klassifizierbar sind oder nicht.²⁾

Wir kommen damit zu folgendem Gliederungsschema der Risikomerkmale:

1. sach- und umweltbezogene Risikomerkmale
 - a) derzeit objektiv meß- und klassifizierbar
 - b) nicht oder noch nicht meß- und klassifizierbar
2. personenbezogene Risikomerkmale
 - a) derzeit objektiv meß- und klassifizierbar
 - b) das subjektive Risiko.

Gegen diese Aufgliederung mag eingewandt werden, daß bei fortschreitender Entwicklung der Versicherungstechnik eine gewisse

1) P. Braeß, Einige theoretische Betrachtungen ... , S. 278.

2) Ähnlich verfährt Klaus Pröschel (vgl. K. Pröschel, Marktforschung in der Kraftverkehrsversicherung, Karlsruhe 1968, S. 93).

Relativierung der einzelnen Merkmale nicht ausbleiben werde. Zunächst unverwertbare Gefahrenmerkmale lassen sich u.U. später eindeutig bestimmen und in die Tarifgestaltung aufnehmen. Denken wir z.Z. nur an die Fortschritte im Bereich der Psychologie, Graphologie oder Soziologie. Möglicherweise kann eines Tages unter bestimmten Voraussetzungen das augenblicklich subjektive Risiko zu einem objektiv meßbaren Personenmerkmal umgewandelt werden.

Dieser Umschichtungsprozeß ist nicht unbeabsichtigt. Er dient einer wagnisgetreuen Tarifabstufung. Führt er doch dazu, daß die Merkmale laufend auf ihre Verwertbarkeit überprüft werden, damit sich neue Maßstäbe für die Prämienkalkulation setzen lassen. Das gewählte Gliederungsschema darf daher nicht zu der resignierenden Annahme verleiten, das subjektive Risiko und die übrigen, seither unberücksichtigten Merkmale seien völlig unfafßbare Größen. Würde sich eine derartige Auffassung durchsetzen, so müßte diese allzu bequeme Vereinfachung bald unangenehme Folgen haben.

In diesem Falle wäre die wagnisgetreue Tarifabstufung in Frage gestellt. Von den Versicherungsnehmern würden Prämien gefordert, die dem getragenen Risiko nicht entsprechen.

Für unsere Arbeit ergibt sich nun die wichtige Aufgabe festzustellen, wie hoch der jeweilige Anteil der unerfaßten Risikomerkmale am Gesamtwagnis ist, um daraus tariftechnische Folgerungen zu ziehen.

Nach herrschender Ansicht spielt gerade das subjektive Risiko in vielen Bereichen des Versicherungswesens eine überragende Rolle,¹⁾ ganz besonders jedoch in der Kraftfahrthaftpflicht-

1) Das subjektive Risiko besitzt in den nachstehenden Versicherungszweigen eine große Bedeutung: Feuerversicherung (ca. 50 - 75 %), Glasversicherung (80 %), Krankenversicherung, Lebensversicherung, Unfallversicherung. (Vgl. M. Gürtler, Die Arbeit ... , S. 19 f.)

versicherung. Es wird die Meinung vertreten, daß mindestens 80 % aller Verkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind.¹⁾ In England hat eine Gesellschaft zur Verhinderung von Unfällen ermittelt, daß sogar 97 % der Verkehrsunfälle, bei denen Todesopfer zu beklagen waren, hätten vermieden werden können, wenn die Straßenverkehrsvorschriften eingehalten worden wären.²⁾

Nachstehende Übersicht aus dem Jahre 1966 zeigt, daß in der Bundesrepublik Deutschland 76,3 % aller Unfälle mit Personenschaden auf Fehlleistungen von Kraftfahrern beruhen. Rechnet man diejenigen Schadenfälle hinzu, die durch Fahrzeugmängel entstanden sind, weil die Wagenbesitzer oder Fahrer ihren Verpflichtungen zur ordnungsgemäßen Pflege und Wartung nicht nachgekommen sind, so steigt die Quote weiter an.

1) Vgl. J. Mehring, Strukturprobleme ... , S. 46; M. Bachmann, a.a.O., S. 29; M. Gürtler, Die Arbeit ... , S. 20. Zum Problemkreis vgl. auch E. Meyer und E. Jacobi, Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr, Bd. I, München ohne Jahresangabe, S. 9; dieselben, Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr, Bd. III, Frankfurt am Main 1961, S. 34.

2) Vgl. M. Gürtler, Die Arbeit ... , S. 20.

Tabelle Nr. 1

Polizeilich festgestellte Ursachen bei Straßenverkehrsunfällen
mit Personenschäden 1966¹⁾

Ursache	Anzahl	Prozentanteil
Ursachen bei Fahrzeugführern	398.507	76,3
= = Fahrzeugen	11.767	2,3
= = Fußgängern	67.879	13,0
Straßenverhältnisse als Unfall- ursachen	33.202	6,4
Witterungseinflüsse als Unfall- ursachen	6.348	1,2
Hindernisse als Unfallursachen	2.582	0,5
Andere Unfallursachen	1.670	0,3
Insgesamt	521.955	100,0

Möglicherweise wird der Prozentsatz, der dem menschlichen Versagen anzulasten ist, noch höher anzusetzen sein. Die in der Übersicht zusätzlich genannten Unfallursachen wie Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse und Hindernisse sind nur bedingt als eigene Kategorien anzuerkennen. Ihre bloße Existenz führt noch nicht zu einem Verkehrsunfall. In der Regel wird auch ein falsches Verhalten der Kraftfahrer zu unterstellen sein, wie beispielsweise zu schnelles Fahren etwa bei Glatt-eis oder Nebel.

Aus diesem Grunde müssen für die Ursachenermittlung strenge Maßstäbe angelegt werden, um zu einer klaren statistischen

1) Zusammengestellt auf Grund der Zahlenangaben im Statistischen Jahrbuch 1968 (vgl. Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1968, Stuttgart und Mainz 1968, S. 342).

Aussage zu kommen. Es liegt nahe, Parallelen zum Grundsatz des "unabwendbaren Ereignisses" zu ziehen.¹⁾

Alle Maßnahmen, das gesamte personenbezogene Risikomoment tariflich zu erfassen, sind bislang Stückwerk geblieben. Auch der Versuch, seinen Wirkungsbereich einzuengen, führte nicht zu einem durchschlagenden Erfolg. Wir wissen z.B., daß ein Überholvorgang nicht zum Unfall geführt hätte, wenn eine Ausweichmöglichkeit auf eine dritte Fahrspur vorhanden gewesen wäre; oder eine Karambolage beim Rückwärtsstoßen mit beschlagener Heckscheibe wäre vermeidbar gewesen, hätte eine beheizte Scheibe die Sicht nach hinten freigegeben. Sicherlich ließen sich noch weitere Beispiele nennen. Eine endgültige Lösung der vielschichtigen Probleme dürfte jedoch kaum zu erwarten sein, denn nicht zuletzt stoßen alle Verbesserungsmaßnahmen auf ganz erhebliche finanzielle, rechtliche und technische Hindernisse.

Damit führt unter den gegenwärtigen Verhältnissen jede Vernachlässigung des subjektiven Risikos zwangsläufig zu Ungerechtigkeiten in der Tarifgestaltung.

Selbst wenn das Problem gelegentlich als unlösbar angesehen wird²⁾, müssen Auswege gefunden werden, damit nicht ständig allgemeine, ungenügend abgestufte Durchschnittsprämien³⁾ erhoben werden, die bekanntlich dem einen Versicherungsnehmer Vorteile gewähren, den anderen aber über Gebühr belasten.

1) Vgl. § 7 Abs. 2 StVG. Nach herrschender Ansicht ist ein Ereignis unabwendbar, "wenn es durch Anwendung äußerster möglicher Sorgfalt bis zuletzt nicht abgewendet werden konnte." (J. Floegel, F. Hartung und H. Jagusch, Straßenverkehrsrecht, 17. Aufl., München 1968, S. 1419)

2) Vgl. L. Arps, a.a.O., S. 17 f.

3) Max Gürtler spricht hier von "partiellen Durchschnittsprämien" (M. Gürtler, Die Arbeit ... , S. 182).

Zur Überwindung dieser schwierigen Situation ist es naheliegend, objektiv feststehende Merkmale zu suchen, die einen Rückschluß auf das subjektive Risiko zulassen. Das bislang nicht erfaßte subjektive Gefahrenmoment müßte somit auf indirektem Weg in die Tarifierung einbezogen werden. Dazu bieten sich an:¹⁾ der Beruf des Versicherungsnehmers, der Familienstand, das Alter, die Krankheiten, gegebenenfalls die Vorstrafen und andere stark im Individuellen wurzelnde Merkmale, die dem Versicherungstechniker Aufschlüsse geben können. So fahren besonders jugendliche Kraftfahrer manchmal rasant und verantwortungslos. Nicht immer sind sie in der Lage, diese Eigenschaften durch schnelles Reaktionsvermögen oder technisches Verständnis auszugleichen. Auch notorische Alkoholiker zählen zu den schlechten Risiken für den Versicherer. Personen mit ausgeglichenem Charakter lassen dagegen meist auf gute Autofahrer schließen.

Diese kurzen Hinweise mögen genügen. In der Regel wird aber zu prüfen sein, ob sich nach diesem Verfahren eine vollständige Erfassung des subjektiven Risikos gewährleisten läßt. Wir sind der Ansicht, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen diese Einzelmerkmale kaum ein geschlossenes Bild vermitteln, selbst wenn sie durch psychologische Tests ergänzt wurden; im allgemeinen wird diesen Untersuchungen keine allzu große Bedeutung beigemessen.²⁾

Daher müssen wir noch weitere Anhaltspunkte heranziehen, die womöglich in einen größeren Rahmen gestellt sind. Nach allgemeiner Ansicht dürfte hier allein der Schadenverlauf in Frage kommen. Schließlich bildet er das Ergebnis aller Risikofaktoren!

1) Vgl. z.B. M. Gürtler, Die Arbeit ... , S. 18; derselbe, Das subjektive Risiko in der Motorfahrzeugversicherung, in: ZVersWiss, 49. Bd., 1960, S. 204 ff.; M. Bachmann, a.a.O., S. 29 ff.

2) Vgl. K. Höfer, a.a.O., S. 70; F. Schötzau, a.a.O., S. 218; Ohne Verfasser, Psychologie als Prämienbasis, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 657.

Daß unter objektiv gleichen Verhältnissen der eine Versicherungsnehmer jahrelang nahezu keinen Schadenfall meldet, während ein anderer von Zeit zu Zeit seine Versicherungsgesellschaft beanspruchen muß, ist eine bekannte Tatsache.¹⁾ Hier zeigt sich neben den unerfaßten objektiven Gefahrenumständen nun auch das subjektive Risiko.²⁾ Der Schadenverlauf erweist sich als ein Kriterium, das den Versicherungsnehmern wie ein objektives Merkmal anhaftet und folglich einen Maßstab für die Tarifierung bietet.

Da die Wahrscheinlichkeit der Schadenverursachung meist auf eine Vielzahl von Risikofaktoren zurückzuführen ist, war es in früherer Zeit strittig, ob der Schadenverlauf selbst ein echtes Tarifierungsmerkmal ist und ob überhaupt mit seiner Hilfe die Prämien abgestuft werden dürfen.

Seit den Forschungen von Thomas Bayes und auch von Pierre Simon de Laplace können wir diese Frage als endgültig geklärt ansehen.³⁾ Der Schadenverlauf ist ein echtes Tarifierungsmerkmal,⁴⁾ das heute mehr denn je im Rahmen der Erfahrungstarifierung eine große Rolle spielt. Er stellt praktisch die letzte Möglichkeit zur Prämienkorrektur dar, wenn vorher fälschlicherweise eine gleichartig bedrohte Versichertengruppe unterstellt worden war.

1) Auch in anderen Versicherungszweigen ist diese Tatsache seit Jahrzehnten bekannt. Vgl. u.a. M. Frenzl, Binnentransportversicherung, in: VersLex, 2. Aufl., Berlin 1924, Sp. 367.

2) "Wenn das subjektive Risiko für die Versicherungstechnik überhaupt eine Bedeutung hat, so wohl nur in dem Sinn, daß die einzelnen versicherten Personen eine sehr verschiedene Neigung haben, Schäden zu verursachen." (M. Gürtler, Das subjektive Risiko in der ... , S. 204)

3) Vgl. W. Sachs, Erfahrung und Erwartung, Karlsruhe 1967, S. 91.

4) "Über die Frage, ob ... die Prämien dem Schadenverlauf angepaßt werden müssen, auf die man nur eine Antwort geben kann und die auch mathematisch seit mindestens 199 Jahren geklärt ist, sind große Mengen unschuldiger Tinte vergossen worden. Das wirkliche Problem liegt nicht im Ob, sondern im Wie: ... " (W. Sachs, Grenzen und Möglichkeiten der Mathematik in der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung, in: Blätter der DGVM, Bd. VI, 1962/64, S. 13)

Es erhebt sich allerdings die Frage, wie der Schadenverlauf in die Tarifierung mit einzubeziehen ist. Technisch wäre es möglich, periodenmäßig eine Prämienabstufung vorzunehmen oder aber einen Malus einzuführen, der speziell für schlechte Risiken gedacht ist. In der Kraftfahrthaftpflichtversicherung wird vorzugsweise von der Prämienrückgewähr in Form des Schadenfreiheitsrabattes Gebrauch gemacht. Er soll über den Umweg der nachträglichen Prämienabstufung zur Aufgliederung des Versichertenbestandes führen.

Im einfachsten Fall erzielen wir eine Zweiteilung. Die eine Gruppe von Versicherungsnehmern ist bereits in den Genuß der Prämienverbilligung gelangt und kann als die "Klasse der unfallfreien Versicherungsnehmer" oder der "Normalen" gelten. Ihr stehen jene Versicherungsnehmer gegenüber, die noch keinen Anspruch auf Schadenfreiheitsrabatt erworben bzw. ihn schon wieder verloren haben. Wir können sie als "Anfänger- oder Unfälle-¹⁾ Gruppe" bezeichnen. Die Mitglieder dieser Klasse müssen einen höheren Beitrag entrichten, weil sie mangels guter Fahrereigenschaften einen größeren Schadenbedarf verursachen.²⁾ Der Schadenfreiheitsrabatt führt somit zu einer entsprechenden Abstufung der Versichertengemeinschaft.

Zeigt sich im Laufe der Zeit, daß beispielsweise einzelne Versicherungsnehmer ihre schlechten Eigenschaften ablegen oder Anfänger Fahrerroutine erworben haben, so trägt das Rabattverfahren diesen veränderten Gegebenheiten unverzüglich Rechnung. Es paßt sich den neuen Verhältnissen mit niedrigeren Prämiensätzen automatisch an.

Die Veränderung in der Risikostruktur läßt auf ein sog. "fallendes Risiko" schließen. Es bildet schlechthin die Idealvoraussetzung

1) Die Bezeichnung "Unfälle" ist sprachlich nicht besonders schön, das gleiche gilt für den Ausdruck "Unfalltyp" (vgl. M. Gürtler, Das subjektive Risiko in der ... , S. 209; M. Bachmann, a.a.O., S. 34). In Theorie und Praxis haben sie sich jedoch eingebürgert.

2) Zum Anfängerproblem vgl. S.311 ff. dieser Arbeit.

für die Verwendung eines Schadenfreiheitsrabattes; denn nach Hans Ammeter ist er ein geeignetes Mittel, "um zu einer mit der Versicherungsdauer abnehmenden Prämie zu gelangen, welche im Einklang steht mit dem degressiven Verlauf der Schadenwahrscheinlichkeiten, die auf die zunehmende Erfahrung der Fahrzeugführer und auf das mit steigendem Alter wachsende Verantwortungsgefühl gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern zurückzuführen ist."¹⁾

In gleicher Weise verhilft der Schadenfreiheitsrabatt zur Prämiendifferenzierung, wenn ein bislang unfallfreier Versicherungsnehmer - bedingt durch das Nachlassen der psychischen oder physischen Kräfte - nunmehr Schäden verursacht. Durch Wegfall der Rabattvergünstigung wird dieser Strukturverschlechterung entsprochen; der Versicherungsnehmer muß einen erhöhten Beitrag zahlen.

Es zeigt sich also, wie ungerecht es wäre, ein sich änderndes Risiko zu festen Prämiensätzen versichern zu wollen.²⁾ Hier Abhilfe zu schaffen, eröffnet dem Schadenfreiheitsrabatt einen weiten Aufgabenkreis.

b) Die übrigen Zielsetzungen

Hinter dem eben untersuchten Hauptziel des Schadenfreiheitsrabattes steht die Bedeutung seiner übrigen Funktionen zurück.

1) H. Ammeter, Diskussionsbeitrag zu dem Vortrag von W. Sachs, Grenzen und Möglichkeiten der Mathematik in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung, in: Blätter der DGVM, Bd. VI, 1962/64, S. 15.

2) Vgl. M. Derron, Modellbetrachtungen zur Bonustheorie, in: ZVersWiss, 51. Bd., 1962, S. 371.

Unsere Ausführungen wären jedoch unvollständig, wenn wir diese gänzlich außer acht ließen; denn fraglos erweitern sie die Einsatzmöglichkeiten des Rabattverfahrens. Nachdem sie sich praktisch von selbst ergeben und meist keinerlei nennenswerte zusätzliche Aufwendungen verursachen, sind sie unbedingt bei der Tarifgestaltung zu berücksichtigen. Als willkommene Zugabe bilden sie manchmal einen sogar unbewußt erzielten Pluspunkt für den Schadenfreiheitsrabatt.

Der Schadenfreiheitsrabatt und die Beeinflussung des Schadenverlaufes

Jahr für Jahr werden in der deutschen Volkswirtschaft Milliardenwerte vernichtet, die von den Versicherungsgesellschaften wieder ersetzt werden müssen. Allein in der Schaden- und Unfallversicherung mußten hierfür im Geschäftsjahr 1966 5,8 Milliarden DM aufgebracht werden.¹⁾ Derart hohe Aufwendungen bedeuten einen beträchtlichen volkswirtschaftlichen Verlust.

Hier Einhalt zu gebieten, sollte daher nicht zuletzt auch Ziel der Versicherungsgesellschaften sein, selbst wenn die Beeinflussung des Schadenverlaufes nicht zu ihrem ursprünglichen Aufgabenkreis zählt. Es würde zu weit führen, alle möglichen Maßnahmen im einzelnen näher zu untersuchen und ihre Bedeutung zu analysieren. Ohne Zweifel spielt unter ihnen der Schadenfreiheitsrabatt in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung eine wichtige Rolle.

1) Vgl. Geschäftsbericht 1966 des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen Berlin, Berlin 1967, S. 92 (vorläufige Angabe).

Er beeinflusst den Schadenverlauf auf zweierlei Art und bewirkt durch das Streben der Versicherungsnehmer, die Prämienvergünstigung nicht einzubüßen, einen Rabatthungereffekt:¹⁾

Zum ersten könnte, als Folge der effektiven Verminderung der Schadenquote, eine tatsächliche Reduzierung der Schadenaufwendungen herbeigeführt werden. Zu diesem Zweck gilt es, die Kraftfahrer zur Schadenverhütung anzuhalten. Sie sollen bemüht sein, vorsichtig zu fahren, um den Rabatt nicht zu verlieren.²⁾ Vom Schadenfreiheitsrabatt geht damit ein Appell an das individuelle Verhalten der Versicherungsnehmer aus.

Sein Widerhall wird um so größer sein, je höher der Rabatt ist und je mehr die Versicherungsnehmer den Schadenverlauf selbst beeinflussen können.³⁾ Wo das eigene Handeln, das subjektive Risiko fehlt, wie z.B. in der Reisewetterversicherung, läßt sich ein entsprechender Effekt nicht erzielen.

Zum zweiten wird der Schadenfreiheitsrabatt bei der Abwehr von Bagatellschadenmeldungen eingesetzt.⁴⁾ Es gibt eine Reihe von Versicherungszweigen, wie beispielsweise die Hagelversicherung, die private Krankenversicherung oder speziell die Kraftfahrtversicherung, in denen eine auffallend große Zahl von Kleinschäden anzutreffen ist.⁵⁾ Die versicherungstechnische Abwicklung dieser Schäden ist teilweise mit den gleichen betrieblichen Kosten verbunden wie bei Schadensereignissen mittlerer Art.

1) Die Bezeichnung "Rabatthungereffekt" haben wir in Anlehnung an den "Bonushungereffekt" geprägt, der erstmalig im schwedischen Schrifttum beschrieben wurde, wie Paul Braeß unter Hinweis auf Carl Philipson feststellt (vgl. P. Braeß, Einige theoretische Betrachtungen ... , S. 288, Anm. 28).

2) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 36.

3) Vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 53 f.

4) Vgl. M. Gürtler, Die Arbeit ... , S. 70.

5) Vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 63, 106; H. Knoll, Hagelversicherung, in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958, Sp. 927. Hans Knoll verweist auf sog. "Hagelpiraten", die aus jedem kleinen Graupelschaden Kapital zu schlagen versuchen (vgl. ebenda, Sp. 923).

Aus Gründen der Rationalisierung erscheint es deshalb vorteilhaft, diese Schäden von der Versicherung fernzuhalten. Sie sollen dem Versicherungsnehmer selbst zur Erledigung überlassen werden, da er andernfalls seinen Rabattanspruch verliert.¹⁾

In diesem Falle wirkt der Schadenfreiheitsrabatt wie eine verkappte Selbstbeteiligung oder wie eine Art Nichtversicherung. Seine Erfolgsmöglichkeiten sind um so günstiger einzuschätzen, je größer die Einbuße ist, die ein Versicherter hinnehmen muß, wenn er den Schaden anzeigt.

Jeder Versicherungsnehmer wird in der Lage sein, gewisse Kleinstschäden selbst zu bezahlen. Ein Rückgang der Bagatellschadensmeldungen ist daher mit Sicherheit zu erwarten, zumal es - wie Alois Schobel ausführt - gegen jede Vernunft spricht, derartige Schäden in die Versicherung einzubeziehen. Der Zweck der Versicherung besteht nach seiner Ansicht nicht darin, jeden noch so kleinen Schaden zu ersetzen, sondern den Versicherungsnehmer vor der wirtschaftlichen Katastrophe und der Verschuldung zu bewahren.²⁾

Werbung und Wettbewerb

Der Schadenfreiheitsrabatt bietet dem Versicherungsnehmer bei unfallfreiem Verlauf eine Prämienvergünstigung. Der Versicherer könnte diesen Umstand als Werbeargument benutzen. In Konkurrenz mit anderen Versicherungsgesellschaften ergäbe sich hier eine Möglichkeit zur Prämiendifferenzierung und damit zur Herausstellung der eigenen Wettbewerbskraft. Bei entsprechender werbetech-nischer Ausgestaltung des Schadenfreiheitsrabattes wäre eine Vergrößerung des Versichertenbestandes auf zweierlei Art denkbar:

1) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 36.

2) Vgl. A. Schobel, Bonus oder Selbstbehalt?, in: Die Versicherungs-rundschau, 19. Jg., 1964, S. 335.

erstens durch verstärkte Anwerbung neuer Versicherungsnehmer und zweitens dadurch, daß der Schadenfreiheitsrabatt für die eigenen Versicherungsnehmer Anlaß bietet, zusätzliche Versicherungen beim derzeitigen Versicherer abzuschließen.

Gleichermaßen könnte der Schadenfreiheitsrabatt eine wirksame Waffe gegen das Vertragsstorno sein.¹⁾ Verliert ein Versicherungsnehmer beim Versichererwechsel den Rabattanspruch, so wäre er praktisch gezwungen, bei seiner Versicherungsgesellschaft zu bleiben. Damit minderte der Schadenfreiheitsrabatt die Fluktuation der Versicherungsnehmer unter den Versicherungsgesellschaften. Das wiederum hätte, als weitere wichtige Auswirkung, eine kostenmäßige Einsparung zur Folge.

Einsparung von Betriebskosten²⁾

Die Senkung der Stornoziffern begünstigt den schematischen,

1) Vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 56.

2) Die Bezeichnung "Betriebskosten" ist in der versicherungswissenschaftlichen Literatur vorherrschend (vgl. D. Farny, Produktions- und Kostentheorie der Versicherung, Karlsruhe 1965, S. 159; L. Bodes, Verhältnis der Schäden und Verwaltungskosten zu den Beitragseinnahmen in der Schaden- und Unfallversicherung, in: VersArch 1959, S. 22; R. Tzeuschner, Beitrag zur Frage der Kostenrechnung in Versicherungsbetrieben, Diss. Mannheim 1957, S. 18 ff.).

Unabhängig davon spricht der Gesetzgeber von Verwaltungskosten (vgl. z.B. § 13 der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung vom 20. November 1967, in: Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967). Dazu rechnet er die Schadenbearbeitungskosten, die Vermittlerprovisionen und die sonstigen Verwaltungskosten (vgl. Anlage 4 B V der zitierten Verordnung).

Diese Auffassung erscheint problematisch, denn nach Ludwig Bodes ergeben sich hier Ansätze zu Mißdeutungen und Unklarheiten (vgl. L. Bodes, a.a.O., S. 21). Zudem erweckt das Wort Assoziationen zur öffentlichen Verwaltung. Ludwig Arps hält es nicht für zweckmäßig, "die besonders scharfe Kritik, mit der der Bürger seine Verwaltung betrachtet, die nicht der Rechenhaftigkeit und Rentabilität unterworfen ist, mit ähnlicher Gefühlen auf die ganz andere Versicherungswirtschaft anzuwenden." (L. Arps, Prämien und Kosten, in: Der Volkswirt, 7. Jg., 1953, H. 49, Sonderheft 25, Folge Versicherung, S. 13)

routinemäßigen Arbeitsablauf der Policenverwaltung. Dies ist für ein Versicherungsunternehmen, das eine große Masse von Versicherungsverträgen verwaltet, von kostenmäßigem Vorteil. Ein ähnlicher Nutzen läßt sich erzielen, wenn die Zahl der Schadenmeldungen reduziert wird, was ja bekanntlich ebenfalls mit Hilfe des Rabattverfahrens zu erreichen ist.

Darüber hinaus kann der kostensparende Effekt des Schadenfreiheitsrabattes durch eine entsprechende Gestaltung der vertraglichen Bedingungen noch verstärkt werden. So besteht beispielsweise die Möglichkeit festzulegen, daß im Falle einer Vertrags Sistierung oder bei nicht rechtzeitiger Bezahlung der fälligen Prämie der Rabatt entfällt.¹⁾ Die Versicherungsnehmer werden daher besorgt sein, auf Stilllegungen möglichst zu verzichten bzw. pünktlich zu bezahlen. Das alles begünstigt eine rationelle Arbeitsweise.

Der Schadenfreiheitsrabatt im Dienste der Public Relations

Zu guter Letzt gibt der Schadenfreiheitsrabatt jedem Versicherungszweig ein gewisses Fluidum. Die Prämiensätze sind nicht mehr starr, sondern passen sich im Laufe der Zeit - besonders bei der Staffelmethode - den veränderten Verhältnissen an.

1) Für die Krankenversicherung vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 60 f.

Daraus kann eine echte Wirkung im Sinne der Public Relations¹⁾ abgeleitet werden, die speziell bei gestaffelten Rabattsätzen von den guten Risiken mit Genußnahme registriert wird. Ihre Beitragsleistung sinkt im Laufe der Zeit. Damit erhalten sie das Gefühl, keinen standardisierten Massenvertrag abgeschlossen zu haben, sondern die Vorzüge einer individuellen Behandlung zu genießen. Sie werden dann auch ihrerseits den Problemen der Versicherungsgesellschaft größeres Verständnis entgegenbringen.

2. Die Voraussetzungen für den zweckmäßigen Einsatz des Schadenfreiheitsrabattes und ihre Gewährleistung in der Kraftfahrt-haftpflichtversicherung

Der verwaltungstechnische und finanzielle Aufwand, der mit der Einführung des Schadenfreiheitsrabattes verbunden ist, sollte in einem vernünftigen Verhältnis zum erhofften Erfolg stehen. Er ist nur dann zu rechtfertigen, wenn eine tatsächliche Verbesserung der Tarifstruktur erreicht wird. Aus diesem Grunde muß sehr sorgfältig geprüft werden, ob für die angestrebten Ziele auch günstige Voraussetzungen anzutreffen sind. Die Tatsache, daß der Schadenfreiheitsrabatt eine reine Kalkulations-

1) Wie Carl Hundhausen ausführt, finden sich für diesen Ausdruck im deutschen Schrifttum eine Vielzahl von Bezeichnungen: "Werbung um öffentliches Vertrauen", "Werbung um Vertrauen" "Gewinnung der öffentlichen Meinung", "Meinungspflege" oder auch "Öffentlichkeitsarbeit" (vgl. C. Hundhausen, Public Relations, in: HdSw, 8. Bd., Stuttgart, Tübingen und Göttingen 1964, S. 654).

Nach seiner Meinung sind jeder Staatsbürger und die verschiedenen Gruppen in die Gesamtheit der Gesellschaft, kurzum in die Öffentlichkeit, eingegliedert, in der sie "leben, weben und sind". (Ebenda S. 654) Aus dieser Stellung ergeben sich "öffentliche" Beziehungen, die zu pflegen und bewußt zu gestalten Aufgabe der Public Relations ist (vgl. ebenda, S. 653 f.). Vgl. auch K.Prechelt, Marktforschung, Werbung und Public Relations in der Versicherungswirtschaft, Diss. Marburg 1960, S. 60 ff.

größe darstellt und daher in jedem Zweig des Versicherungswesens eingeführt werden kann, darf nicht zu voreiligen Schlüssen verleiten.

a) Die Zusammensetzung des Versichertenbestandes

Das Prinzip des Schadenfreiheitsrabattes besteht in der nachträglichen Umverteilung der Prämien. Auf diese Weise soll ein Ungleichgewicht in der Prämienbemessung ausgeglichen werden. Der Schadenfreiheitsrabatt setzt damit ein gewisses Maß an Prämienungerechtigkeit voraus. Gleichartig bedrohte Versicherungsnehmer zahlen unterschiedliche Prämien. Wir ersehen daraus, wie unsinnig es wäre, in einem Versicherungszweig den Schadenfreiheitsrabatt einzuführen, dessen Versichertenbestand schon homogen ist und in dem von jedem Versicherungsnehmer auch der gleiche Beitrag erhoben wird. In diesem Fall sind die Prämien bereits wagnisgetreu; denn die Versicherungsnehmer sind alle gleichartig vom Eintritt eines Schadens bedroht. Würde ein Schadenfreiheitsrabatt eingeführt, so entstünde ein ganz erheblicher Fehler im System und in dessen Folge eine beachtliche Scheinauslese.¹⁾

Aus dieser Überlegung dürfen wir die wichtige Voraussetzung ableiten, daß immer erst die Bestandszusammensetzung zu erforschen ist, ehe Aussagen über die Verwendungsmöglichkeiten des Schadenfreiheitsrabattes gemacht werden können. Dazu muß zunächst ein Homogenitätstest durchgeführt bzw. der Grad der Inhomogenität ermittelt werden.

In der Literatur sind Vorschläge zur Lösung des Problemkreises

1) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus, in: ZVersWiss, 51 Bd., 1962, S. 5

zu finden.¹⁾ So versucht beispielsweise Max Gürtler, die Schadenfrequenz zur Ermittlung der Bestandszusammensetzung auszuwerten²⁾ - eine Maßnahme, die hauptsächlich auf die Belange der Kraftfahrthaftpflichtversicherung zugeschnitten ist. Er geht davon aus, daß es nicht genügt, wenn ein Versicherer lediglich die Bedarfsprämie eines bestimmten Versichertenkollektivs kennt. Selbst bei jahrelanger Konstanz dieser Zahl darf er noch keine Rückschlüsse daraus ziehen. Erst durch Aufgliederung des Bestandes in Untergruppen und vergleichende Betrachtungen in der Folgezeit lassen sich Aussagen über die Homogenität einzelner Klassen machen.

Wird eine Bestandstrennung mit Hilfe des Schadenfreiheitsrabattes vorgenommen, so entsteht eine Aufteilung der Versicherungsnehmer nach der Zahl ihrer unfallfrei verbrachten Versicherungsperioden. Der Versicherer kann dabei je nach Belieben eine Reihe von Rabattklassen bilden und sie in der Folgezeit laufend auf ihre Schadenfrequenz hin untersuchen.

Ergeben sich z.B. auch bei langfristiger Betrachtungsweise in den einzelnen Klassen keinerlei Unterschiede, d.h. ist die Schadenhäufigkeit überall gleich, so wäre dies ein erster Beweis für die Homogenität des gesamten Versichertenbestandes. Eine Versicherungsgesellschaft könnte jetzt ihre Kunden beliebig gruppieren, die Schadenhäufigkeit wäre stets die gleiche. Die Aufgliederung nach Rabattklassen hat somit keine neuen Aspekte ergeben.

Im Gegensatz dazu ist es denkbar, daß die Schadenfrequenz der Versicherungsnehmer in den einzelnen neu gebildeten Klassen auffallend voneinander abweichen. In der Gruppe 0 etwa, die Versicherte ohne ein volles schadenfreies Kalenderjahr enthält, kann sie sehr hoch sein; bei der Gruppe 5, in der sich Versicherungsnehmer mit mindestens 5jähriger Unfall-

1) N.heres vgl. K. Pröschel, a.a.O., 126 ff.

2) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus ... , S. 7 ff.

freiheit befinden, ist sie möglicherweise niedrig. Zeigt die Häufigkeit der Schäden innerhalb der einzelnen Klassen eine gleichbleibende Tendenz, so sind aus einem ursprünglich heterogen zusammengesetzten Versichertenbestand durch den Schadenfreiheitsrabatt neue, gleichartige Gruppen entstanden.

Eine exakte, für alle Bereiche des Versicherungswesens gültige Aussage läßt sich freilich nur nach weiteren Differenzierungen treffen. Zu diesem Zweck müßten die übrigen Schadenkennzahlen, vor allen Dingen die durchschnittliche Schadenhöhe oder auch die Schadenbelastung,¹⁾ in die Betrachtungen mit aufgenommen werden. Darüber hinaus wäre nach unserer Ansicht ein Streuungswert aufzustellen, der die Grenzen für einen homogenen Bestand absteckt, denn eine vollständige Übereinstimmung aller Faktoren dürfte in der Praxis wohl kaum zu erwarten sein.

Ergeben alle Untersuchungsergebnisse für die jeweiligen Versichertengruppen einen gleichartigen Verlauf, so ist eine homogene Bestandszusammensetzung in diesen Teilbereichen gewährleistet. Die durch den Schadenfreiheitsrabatt eingeleitete Neuaufgliederung des Bestandes war somit erfolgreich.

Günstige Voraussetzungen für den Schadenfreiheitsrabatt werden immer dann zu finden sein, wenn stark divergierende Versichertengruppen vorhanden sind. In diesem Fall heben sich nämlich die einzelnen Versicherungsnehmer scharf voneinander ab. Man könnte möglicherweise mit einigen wenigen Rabattstufen auskommen.

Ein Idealfall wäre bei einem Versichertenbestand gegeben, der lediglich aus zwei verschiedenen homogenen Gruppen zusammengesetzt ist. Würden deren Bedarfsprämien zudem noch weit auseinander

1) Die Schadenbelastung kennzeichnet den prozentualen Anteil der Versicherungsverträge mit einem oder mehr Schäden am Gesamtbestand (vgl. K. Fröschel, a.a.O., S. 121).

liegen, so ließe sich durch eine einzige größere Rabattabstufung ein nachhaltiger Ausgleich herbeiführen. Im Endeffekt entstünden zwei neue Klassen, innerhalb deren die jeweils gleiche Prämie auch gleichzeitig die wagnisgetreue wäre.

Sind jedoch viele unterschiedliche Versichertengruppen festzustellen und zeigt die Verteilung außerdem eine starke Häufung im Inneren des Streubereiches, so fehlt die extreme Bestandszusammensetzung. Die Grenzen verschwimmen; die Ausgleichswirkung des Schadenfreiheitsrabattes geht zurück. Eventuell müssen sehr viele Versichertenklassen gebildet werden. Wie dies im einzelnen zu geschehen hat, soll späteren Untersuchungen vorbehalten bleiben.

Wir dürfen daher die Erforschung des Versichertenbestandes als eine wichtige Voraussetzung für die Beantwortung der Frage ansehen, ob ein Schadenfreiheitsrabatt einzuführen ist oder nicht. Immerhin gilt es doch zu verhindern, daß ein bereits homogener Versichertenbestand mit Hilfe des Rabattes zusätzlich aufgliedert wird.

Obwohl der Rabatt für unfallfreies Fahren in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung eine dominierende Rolle spielt, hat es den Anschein, als ob zu den eben erwähnten Problemen seiner Grundlagenforschung seither noch keine ernsthaften Untersuchungen durchgeführt wurden. Jedenfalls sind in den letzten Jahren weder detaillierte wissenschaftliche Erkenntnisse noch statistisches Zahlenmaterial bekanntgegeben worden. Ob dies darauf zurückzuführen ist, daß exakte Unterlagen bereits zusammengestellt und sodann aus Konkurrenzgründen¹⁾ nicht veröffentlicht wurden oder ob sich die deutschen Kraftfahrtversicherer auf die gefühlsmäßige Unterstellung ver-

1) Vgl. M. Gürtler, Statistische Untersuchungen über die Schadenfrequenzen in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, in: VW, 18. Jg., 1963, Sonderbeilage zu Nr. 12 vom 15. Juni 1963, S. I.

lassen, daß der Schadenfreiheitsrabatt ohnehin ein recht brauchbares Tarifierungsinstrument sei, soll hier nicht weiter untersucht werden.

So verbleiben uns lediglich Schweizer Forschungsergebnisse, von denen wir annehmen **können**, daß sie den deutschen Verhältnissen entsprechen.

Der eidgenössische Versicherungswissenschaftler Max Gürtler hat im Jahre 1952 einen geschlossenen Bestand von 3 520 Versicherungsverträgen für Personenkraftwagen analysiert. Da er am Anfang über die Bestandszusammensetzung nicht orientiert war, differenzierte er allein nach dem Merkmal, welcher Versicherungsnehmer die Leistungen der Gesellschaft in Anspruch genommen hatte und welcher nicht.

Dabei ermittelte Max Gürtler folgendes:

3 079 Versicherungsnehmer waren ohne Schaden geblieben, die restlichen 441 mußten Versicherungsleistungen in Anspruch nehmen.¹⁾ Daraufhin hat er beide Versichertengruppen in den nächsten vier Jahren getrennt voneinander weiterbeobachtet und ihre Schadenfrequenz ermittelt. Seine Ergebnisse können nachstehender Übersicht entnommen werden:²⁾

Tabelle Nr. 2

Versichertengruppe	Schadenfrequenz in v.H. während der Jahre				Durchschnitt
	1953	1954	1955	1956	
Gruppe 1: Versicherungsnehmer ohne Schaden im Jahre 1952	11,8	12,9	12,5	11,4	12,2
Gruppe 2: Versicherungsnehmer mit Schaden im Jahre 1952	30,8	28,8	26,1	28,3	28,5
=====					

1) Vgl. M. Gürtler, Statistische Untersuchungen ... , S. III.

2) Vgl. M. Gürtler, ebenda.

Es ist bemerkenswert, daß die einmalige Aufteilung des Gesamtbestandes im Jahre 1952 eine nachhaltige Auswirkung für die Folgezeit besitzt. Die Schadenwahrscheinlichkeit der einst schadenbehafteten Versicherungsnehmer beträgt weiterhin das Zwei- bis Dreifache der übrigen Versicherten, ein Ergebnis, das übrigens auch für die englischen Verhältnisse bestätigt wurde.¹⁾

Somit war der Bestand am Anfang nicht homogen zusammengesetzt, und für den Schadenfreiheitsrabatt, der beide Gruppen prämienmäßig differenziert, ergibt sich ein echter Ansatzpunkt.

Ob die Schadenfrequenz der beiden neu entstandenen Klassen die Folgerung zuläßt, es seien nunmehr zwei homogene Gruppen entstanden, mag dahingestellt bleiben. Zwar ist die Schwankung speziell bei den unfallfreien Versicherungsnehmern gering - sie pendelt zwischen 11,4 % und 12,9 % -, eine vollständige Übereinstimmung ist grundsätzlich nicht gegeben. Bedenken wir doch, daß sich unter den einst guten, schadenfreien Versicherungsnehmern einige schlechte verstecken können, die aus reinem Zufall in der Beobachtungszeit unfallfrei gefahren sind. Analoges gilt für die andere Versichertengruppe.²⁾

Es kann der Einwand gemacht werden, die Untersuchung der Schadenhäufigkeit genüge nicht immer, deshalb sei auch die durchschnittliche Schadenhöhe beim Homogenitätstest zu berücksichtigen. Immerhin wären Unterschiede in einzelnen Bereichen denkbar.

1) Vgl. Hinweis auf die Forschungsergebnisse von F. Garwood, L. N. Johnson und J. M. Munden bei M. Gürtler, Statistische Untersuchungen ... , S. III.

2) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus ... , S. 11.

Für die Praxis jedoch haben Max Gürtler¹⁾ und Johannes Mehring²⁾ unabhängig voneinander nachgewiesen, daß sich dadurch keine tiefgreifenden Veränderungen ergeben. Der Durchschnittsschaden der Normalen wie auch der Unfalltypen zeigt zumindest in der Bundesrepublik Deutschland³⁾ und in der Schweiz keine maßgeblichen Abweichungen. Aus dem Grunde kann diese Meßzahl in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung unberücksichtigt bleiben. Das gleiche gilt für die Schadenbelastung. Wie wir später sehen werden, ist sie ebenfalls relativ konstant.⁴⁾

So bietet der Schadenfreiheitsrabatt gute Möglichkeiten für eine Aufgliederung des Versichertenbestandes. Im übrigen hat Alfred Tröbliger an Hand der Stichprobenerhebung des HUK - Verbandes aus dem Jahre 1963 für die PKW-Klasse 24 - 34 PS ermittelt, daß die Unterscheidung nach der Zahl der unfallfreien Jahre sinnvoll ist und eine Verbesserung der Tarifgestaltung bewirkt. Sein Variationskoeffizient weist mit 50,3 % für dieses Unterscheidungsmerkmal die höchste Gewichtung auf.⁵⁾

b) Die Aussagekraft des Faktors Schadenverlauf

Der Schadenverlauf kann als das Resultat aller Risikomerkmale angesehen werden. Soll er als Bestimmungsfaktor für den Schadenfreiheitsrabatt Verwendung finden, so hat er gewissen

-
- 1) Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel ... , S. 22; derselbe, Statistische Untersuchungen.... , S. II.
 - 2) Vgl. J. Mehring, Zur Tarifstruktur in der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 316; derselbe, Die Schadenstruktur in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung von Personenwagen, in: Blätter der DGVM, Bd. VI, 1962/64, S. 37.
 - 3) Vgl. auch Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 62.
 - 4) Vgl. S. 195 ff. dieser Arbeit.
 - 5) Vgl. A. Tröbliger, Eine Auswertung der Stichprobenuntersuchung des HUK - Verbandes, in: VW, 19. Jg., 1964, S. 502. Näheres vgl. S. 70 ff. dieser Arbeit.

Anforderungen zu genügen. Er muß auf Grund einer hohen Schadenhäufigkeit aussagefähig sein und Rückschlüsse auf die versicherte Gefahr zulassen.

Sind diese Voraussetzungen nicht gewährleistet und werden z.B. alle Risikomerkmale bereits ex ante tariftechnisch erfaßt, dann zeigt der Schadenverlauf keine neuen Aspekte. Würde er trotzdem zur Prämienbemessung herangezogen, baute diese auf einer Tautologie auf und führte zu keiner echten Prämiendifferenzierung. Daher muß der Schadenverlauf zunächst sehr gründlich analysiert werden. Es empfiehlt sich, alle seine Determinanten systematisch zu erfassen und ihre seitherige Verwendung bei der Primärtarifierung festzustellen. Sind Lücken auffindbar, so ergeben sich Ansatzpunkte für die Verwendung eines Schadenfreiheitsrabattes. Der Homogenitätstest müßte in diesem Fall negativ ausgefallen sein.

Die Vielzahl der Risikofaktoren in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung haben wir bereits an früherer Stelle kennengelernt. Da sie im gegenwärtigen Tarif nicht alle berücksichtigt werden, ließe sich hier das Rabattverfahren wirkungsvoll einsetzen. Die Unvollkommenheit der Tarifgestaltung ist am deutlichsten in einem konkreten Beispiel zu beweisen. Wir zitieren Alfred Tröblicher mit seiner bereits erwähnten Stichprobenuntersuchung für Personenwagen der Klasse 24 - 34 PS.¹⁾

Im einzelnen erzielte er nach der Formel²⁾

$$\frac{1}{q} \sqrt{\sum_i \frac{n_i (q - q_i)^2}{n}}$$

für die verschiedenen Risikomerkmale folgende Gewichtung:

1) Vgl. A. Tröblicher, Eine Auswertung ... , S. 502 f.

2) Hierbei bedeutet: q = die mittlere Schadenhäufigkeit, n = die Gesamtzahl der Beobachtungen, q_i = die Schadenhäufigkeit der Gruppe i , n_i = die Beobachtungen der Gruppe n_i .

Beziehungsgröße

Gewichtung

1. Abhängigkeit der Schadenhäufigkeit von der
Zahl der unfallfreien Jahre (0 - 6 Jahre) 50,3 %
2. Abhängigkeit der Schadenhäufigkeit von der
Zahl der Einwohner in folgenden Gruppen:

bis 2 000
über 2 000 - 5 000
über 5 000 - 10 000
über 10 000 - 50 000
über 50 000 - 100 000
über 100 000 32,0 %
3. Abhängigkeit der Schadenhäufigkeit vom Alter
des Versicherungsnehmers für folgende Gruppen:

18 - 25 Jahre
über 25 - 30 Jahre
über 30 - 50 Jahre
über 50 - 65 Jahre
über 65 Jahre 29,9 %
4. Abhängigkeit der Schadenhäufigkeit vom
Familienstand 26,5 %
5. Abhängigkeit der Schadenhäufigkeit von der
Fahrintensität in folgenden Gruppen:

bis unter 6 000 km
6 000 bis unter 10 000 km
10 000 bis unter 15 000 km
15 000 bis unter 20 000 km
20 000 bis unter 30 000 km
30 000 bis unter 40 000 km
40 000 km und mehr 26,4 %
6. Abhängigkeit der Schadenhäufigkeit
vom Beruf 25,9 %
7. Abhängigkeit der Schadenhäufigkeit von der
zeitlichen Nutzung für folgende Gruppen:

Fahrten regelmäßig, auch wochentags, meist
nur an Wochenenden und feiertags, gelegent-
lich, in größeren Zeitabständen 13,6 %

8. Abhängigkeit der Schadenhäufigkeit von der beruflichen Nutzung nach folgenden Kriterien:
für nicht berufliche, private Fahrten, für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, für Fahren zur Berufsausübung, für geschäftliche Fahrten 9,5 %
9. Abhängigkeit der Schadenhäufigkeit vom Geschlecht 8,1 %
10. Abhängigkeit der Schadenhäufigkeit vom Berufsstand für folgende Gruppen:
selbständig Berufstätige, nichtselbständig Berufstätige, Hausfrauen 4,7 %.

Wir erkennen aus dieser Zusammenstellung eine große Zahl von Risikomerkmale, die in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung eine Rolle spielen; gleichzeitig wird die Unvollständigkeit der Tarifierungsmethode bestätigt, falls es nicht gelingt, ihnen im einzelnen zu entsprechen.

Der Schadenverlauf läßt freilich nur dann Rückschlüsse auf die Prämiengestaltung zu, wenn er eine stete Aussagekraft besitzt. Dies ist die zweite wichtige Voraussetzung, um unterschwellig mitwirkende Faktoren zu erfassen. Daher sind für das Rabattverfahren nur Versicherungszweige mit häufig wiederkehrenden Schadenfällen geeignet;¹⁾ die Kraftfahrthaftpflichtversicherung bietet dafür günstige Voraussetzungen.²⁾

1) Vgl. M. Gürtler, Die Arbeit ... , S. 30.

2) Vgl. W. Sachs, a.a.O., S. 91; J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 35.

Tabelle Nr. 3

Entwicklung von Schadenhäufigkeit in der deutschen Kraftfahrt-
haftpflichtversicherung während der Jahre 1950 - 1966¹⁾

Jahr	Jahreseinheiten	Anzahl der Schäden	Schadenhäufigkeit bezogen auf 1 000 versicherte Ein- heiten
------	-----------------	-----------------------	---

1950	976 106	198 990	204
1951	1 475 614	319 435	216
1952	1 906 798	471 690	247
1953	2 259 699	523 039	231
1954	2 708 907	586 833	217
1955	3 237 944	685 743	212
1956	3 801 332	784 539	206
1957	3 852 327	812 840	211
1958	5 459 295	1 018 015	186
1959	6 596 850	1 180 235	179
1960	8 266 727	1 508 153	182
1961	8 913 568	1 619 558	182
1962	8 709 141	1 593 074	183
1963	9 824 038	1 832 258	187
1964	10 851 860	1 931 703	178
1965	10 843 389	1 878 285	173
1966	12 288 994	2 072 789	169

1) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 126.

Wie die Statistik zeigt, ist die Schadenhäufigkeit mit 169 ‰ im Jahre 1966 relativ hoch. Jedes 6. Kraftfahrzeug wurde in dieser Zeit von einem Schaden betroffen, wenn wir Mehrfachschäden einzelner Versicherungsnehmer außer acht lassen. Zwar hat sich die Quote seit dem Höchststand von 1952 mit 247 ‰, als fast jedes 4. Fahrzeug in einen Schaden verwickelt war, wesentlich verringert, gegenwärtig ist sie aber noch hoch genug, um für unsere Zwecke brauchbare Aussagen zuzulassen.

Wird die oben erwähnte Globalstatistik nach einzelnen Fahrzeugarten differenziert, so zeigen sich bemerkenswerte Ergebnisse, die bei der Einführung eines Schadenfreiheitsrabattes berücksichtigt werden sollten:

Tabelle Nr. 4

Schadenhäufigkeit in den einzelnen Wagnisklassen von
1960 - 1966 bezogen auf 1 000 versicherte Einheiten¹⁾

Jahr	Krafträder (einschließlich Mopeds)	Personen- wagen	Kombina- tionswa- gen	Lieferwa- gen (Werk- und Nah- verkehrs)	Lastkraft- wagen (Werk-, Nah- und Fernverkehr)
1960	56	233	335	474	1 044
1961	52	219	307	439	991
1962	47	201	287	433	956
1963	41	199	280	419	941
1964	42	185	251	374	867
1965	39	175	236	340	809
1966	40	169	212	315	752

1) Zusammengestellt auf Grund der Tabellen bei Michael Bachmann
(vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 127 ff.).

Fassen wir zunächst die Gesamttendenz der Zusammenstellung ins Auge, dann läßt sich grundsätzlich in allen Bereichen ein stetes Sinken der Schadenhäufigkeit feststellen. Die einzelnen Fahrzeugklassen weichen allerdings in der Schadenfrequenz stark voneinander ab. So betrug sie im Jahre 1966 speziell bei Lastkraftwagen im Werk-, Nah- und Fernverkehr 752 ‰, bei Personenwagen entsprach sie genau dem Durchschnitt (169 ‰)¹⁾, und lediglich bei Krafträdern errechnete sich die geringe Quote von nur 40 ‰. Dieser niedrige Satz dürfte für den Schadenfreiheitsrabatt keinen Aussagewert besitzen; denn üblicherweise kann ein schadenfreier Verlauf unterstellt werden. In der Praxis der deutschen Kraftfahrtversicherung wird daher auch in dieser Sparte kein Rabatt gewährt.

Überall dort, wo eine Schadenfrequenz von mindestens 100 ‰ anzutreffen ist, wird es nach unserer Ansicht günstige Einsatzmöglichkeiten für eine Verwendung des Rabattverfahrens geben. Für alle maßgeblichen Sparten der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung ist diese Anforderung erfüllt.

c) Die Wirtschaftlichkeit des Rabattverfahrens

Bislang haben wir nur Kriterien untersucht, die in den einzelnen Versicherungszweigen gewährleistet sein mußten, um grundsätzlich einen Schadenfreiheitsrabatt einführen zu können.

Diese Betrachtungsweise reicht aber nicht aus. Es kommt noch zusätzlich darauf an, daß die Struktur des Rabattes

1) Vgl. Tabelle Nr. 3 auf S. 73 dieser Arbeit.

den Verhältnissen angepaßt ist, damit er kostengünstig¹⁾ abgewickelt werden kann. Schwierige rechtliche und technische Probleme, die das Verständnis, die Verwaltung und die Durchführung des Schadenfreiheitsrabattes erschweren, sind daher unter allen Umständen zu vermeiden. Sie verteuern das Rabattverfahren über Gebühr. Ein klares, jedermann sofort einleuchtendes System wird anzustreben sein. Ob dies im Einzelfall auf Grund komplizierter Bestandszusammensetzungen möglich ist, muß gesondert entschieden werden.

Wenn es gelingen soll, mit Hilfe des Schadenfreiheitsrabattes die Prämienberechtigung zu verbessern und zu erhalten, sind für diesen Zweck Opfer zu erbringen. Sofern ein Versicherer nur Bruchteile der Prämienzahlung dafür verwendet, ließe sich ein derart geringer Betrag wohl rechtfertigen.²⁾

Genaue Zahlenangaben werden kaum zu machen sein. Als Richtschnur mag die Auffassung von Paul Braeß³⁾ dienen, der aus betriebswirtschaftlicher Sicht die Kosten nicht höher ansetzen möchte als den zu erzielenden Erfolg. Nur bei außergewöhnlichen Fällen wäre ein Abweichen von diesem Maßstab vertretbar.

In der Praxis der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung sind zu diesem Problemkreis noch keine genauen rechnerischen

1) Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel ... , S. 19.

2) Vgl. M. Gürtler, Das "subjektive" Risiko ... , S. 18.

3) Vgl. P. Braeß, Prämienberechtigung ... , S. 266. Max Gürtler vertritt die Ansicht, daß genaue Kalkulationen sicher so lange unrentabel sind, "als der Prozentsatz des Unterschiedes zwischen den individuellen Prämien nicht mindestens viermal so groß ist als der Prozentsatz der Kalkulationskosten von den Prämien." (M. Gürtler, Die Kalkulation ... , S. 296) Nach Horst Dickerhoff sind viele Versicherungsfachleute der Meinung, eine 10 %ige Kostenbelastung sei noch vertretbar (vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 71).

Untersuchungen vorgenommen worden. Lediglich Horst Dickerhoff¹⁾ hat vor Jahren die Stückkosten der Ausschüttung errechnet und einen Betrag von DM 0,80 - 0,90 pro Vertrag festgestellt.²⁾ Er setzte bei seinen Ermittlungen ein maschinelles Ausschüttungssystem voraus und ging zusätzlich davon aus, daß die Rückvergütungen per Postbarscheck, also mit Portokosten belastet, zur Verteilung gelangten.

Unser gegenwärtiges System ist einfacher gestaltet. Der Schadenfreiheitsrabatt wird bekanntlich mit der jeweils fälligen Prämie verrechnet, wodurch Kosteneinsparungen möglich sind. Auch hat der rasche Aufschwung der elektronischen Datenverarbeitung in den letzten Jahren sicherlich dazu beigetragen, die Aufwendungen pro Vertragsseinheit weiter zu senken.

Diese Tendenz darf jedoch nicht dazu verleiten, vorbehaltlos in der gesamten Kraftfahrthaftpflichtversicherung Schadenfreiheitsrabatte zu verteilen. In manchen Unterabteilungen kann dennoch der prozentuale Kostenaufwand unverhältnismäßig hoch sein. Wir denken beispielsweise an bestimmte Tarifpositionen, deren allgemeines Prämienniveau relativ niedrig ist und daher selbst bei hohen Rabatten nur geringfügige Beträge zurückvergütet werden können. Hier wäre dann die anteilige Kostenbelastung zu groß und der ökonomische Einsatz des Rabattverfahrens nicht gewährleistet.

Wo allerdings eine Grenze zu ziehen ist, wird nach den jeweiligen Umständen entschieden werden müssen. Aus der Praxis ist zu berichten, daß es z.Z. für Mopeds und andere Kleinrisiken³⁾ keine Rabatte gibt.

1) Vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 66 ff.

2) Vgl. ebenda, S. 70.

3) Vgl. Ziff. 15 Abs. 2 der Tarifbestimmungen vom 1. Januar 1968.

Trotz aller Fortschritte, die auf dem Gebiete der technischen Durchführung des Schadenfreiheitsrabattes erzielt werden, sollte aber auch die Rechtsnatur des Rabattverfahrens wirtschaftlichen Überlegungen Rechnung tragen. Die einzelnen Rabattbedingungen bilden meist das Ergebnis zäher Verhandlungen zwischen den beteiligten Wirtschaftskreisen.¹⁾ Vielfach sind Kompromisse erforderlich, und rechtliche Überlegungen werden zu Lasten betriebswirtschaftlicher Vorteile in den Vordergrund gestellt.²⁾ Nicht zuletzt haben die vielen Überarbeitungen und Neugestaltungen das Verständnis für den Schadenfreiheitsrabatt erschwert, und der Versicherungsnehmer ist über die neueste Rechtslage oft nicht ausreichend informiert.³⁾

-
- 1) Vgl. z.B. die Verordnung über die Bildung eines Beirats für Tariffragen in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vom 10. März 1966, in: Bundesanzeiger Nr. 57 vom 23. März 1966.
 - 2) Erfahrungsgemäß bereitet es große Schwierigkeiten, die Versicherungsnehmer mit den Prinzipien der Gefährdungshaftung vertraut zu machen und ihnen klarzulegen, daß im Schadenfall ein Verlust des Rabattes bzw. eine Rückstufung unausbleiblich sind. Vielfach wird die Meinung vertreten, bei Unfällen, an denen man nicht "schuld" sei, wäre eine Rabattkürzung nicht gerechtfertigt (vgl. E. Studach, Der Einfluß der Rückvergütung für schadenfreien Verlauf (Bonus) in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung auf die Schadenbehandlung, in: Schweizerische Versicherungs-Zeitschrift, 27. Jg., 1959/60, S. 109 f.).
 - 3) Einen deutlichen Beweis sehen wir in der bekannten Tatsache, daß die Versicherungsnehmer in zunehmendem Maße bei ihren Gesellschaften zurückfragen, um Aufschluß über den Schadenfreiheitsrabatt zu erhalten (vgl. auch H. Dickerhoff, a.a.O., S.70). Leider liegen über die hierbei anfallenden Auskunftskosten keine Angaben vor. Wir halten diese Aufwendungen aber für nicht unerheblich.
- In diesem Zusammenhang möchten wir auf eine interessante Auswirkung aufmerksam machen: Die zunehmende "Verwissenschaftlichung" des Schadenfreiheitsrabattes hat in letzter Zeit dazu geführt, daß nur sachkundige Versicherungsvertreter ihre Kunden fachgerecht beraten konnten. Damit wird eine Auslese unter den Mitarbeitern im Außendienst getroffen, eine Maßnahme, die zur Stärkung des Ansehens der Versicherungswirtschaft in der breiten Öffentlichkeit dienlich sein kann.

Insgesamt gesehen halten wir aber selbst unter diesen Schwierigkeiten das gegenwärtige Rabattsystem für wirtschaftlich tragbar. Bedenken wir doch, daß sogar nach den Stückkosten von Horst Dickerhoff die Kostenbelastung einer 50 %igen Rabattierung für die Versicherung eines Mittelklassewagens mit etwa DM 300,-- Jahresprämie unter 0,5 % liegt!

d) Sonstiges

Gelegentlich wird darauf hingewiesen, daß auch eine gewisse Mindestlaufzeit des Versicherungsvertrages gegeben sein muß und ebenso bestimmte Anforderungen an das Prämienniveau zu stellen sind, ehe ein wirkungsvoller Einsatz des Schadenfreiheitsrabattes gewährleistet sei.¹⁾

Horst Dickerhoff vertritt beispielsweise die Ansicht, daß ein Versicherungsvertrag mindestens zwei Jahre lang bestehen müsse, um für eine Rückvergütung in Frage zu kommen.²⁾ Kürzere Laufzeiten sind seiner Meinung nach ungeeignet, da zunächst Mittel für die Ausschüttung anzusammeln seien und außerdem der Risikoumfang erst nach dieser Zeit erkennbar würde.²⁾

Uwe Hassen³⁾ und Peter Alther⁴⁾ sehen sogar mittelfristige Vertragszeiten noch als zu kurz an und befürworten Ausschüttungen nur in Versicherungszweigen mit langjährigem Vertragscharakter, wie etwa in der Lebensversicherung.

1) Vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 64 ff.

2) Vgl. ebenda, S. 65.

3) Vgl. U. Haasen, a.a.O., S. 20.

4) Vgl. P. Alther, a.a.O., S. 23.

Diese Auffassungen stützen sich im wesentlichen auf Erfahrungswerte und Unterstellungen der jeweiligen Autoren. Eine versicherungstechnische Ableitung und damit ein echter mathematischer Beweis für ihre Thesen wird nicht geliefert.

Unseres Erachtens brauchen wir diesem Fragenkreis nicht weiter nachgehen. Es ist unerheblich, ob der Versicherungsvertrag zwei, drei oder mehr Jahre besteht. Entscheidend ist die bereits untersuchte Aussagekraft des Faktors Schadenverlauf. Wir müssen freilich eingestehen, daß geringe Schadenfrequenzen bei längerfristiger Betrachtungsweise an Bedeutung und Aussagewert gewinnen und damit zur besseren Gestaltung des Prämientarifes beitragen können. In der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung ist es entbehrlich, diesen Gedankengang weiter zu verfolgen, denn die Schadenfrequenz ist in den meisten Fahrzeuggruppen bekanntlich sehr hoch.¹⁾

Über die Mindestanforderungen, die an die Beitragshöhe zu stellen sind, haben wir bereits unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit einige Ausführungen gemacht.

Die Prämienhöhe beeinflusst den auszuschüttenden Schadenfrei-

1) Zusätzlich zur relativ hohen Schadenfrequenz ergeben sich hier auch langjährige vertragliche Bindungen, wenn unterstellt wird, daß Fahrzeug- und Versichererwechsel die Einheit und die Kontinuität des Versicherungsvertrages nicht beeinträchtigen. Es sei auf die Dokumentierung beim Fahrzeugwechsel durch einfachen Nachtrag (bei gleicher Versicherungsscheinnummer!) aufmerksam gemacht oder beim Versichererwechsel auf die Möglichkeiten einer Verständigung der Versicherungsgesellschaften untereinander hingewiesen. Nach dem Pflichtversicherungsgesetz muß ohnehin jedes Kraftfahrzeug versichert sein. Genaue Untersuchungen über die durchschnittlichen Vertragszeiten in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung liegen noch nicht vor. Horst Dickerhoff ermittelte ohne Berücksichtigung der Fluktuation der Versicherungsnehmer unter den einzelnen Gesellschaften eine durchschnittliche Vertragsdauer von 4 Jahren (vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 109). Wir möchten die Zeitspanne wesentlich erweitert wissen, wenn die Betrachtungen nicht auf eine einzige Versicherungsunternehmung beschränkt werden.

heitsrabatt insofern, als bei niedrigem Beitragsniveau selbst durch hohe Rabattsätze nur geringfügige Beträge zur Verteilung gelangen können. Diese Ausschüttungen hinterlassen beim Versicherungsnehmer meist keinen nachhaltigen Eindruck; er wird sein Fahrverhalten kaum ändern, bestimmte Bagatellschäden nicht selbst übernehmen und auch ansonsten der Rabattgewährung wenig Beachtung schenken.

Horst Dickerhoff ist der Ansicht, daß Versicherungsverträge mit geringen Jahresprämien und zwar in der Größenordnung unter M. 50,-- von der Rabattgewährung auszuschließen sind.¹⁾ Er räumt allerdings ein, daß stets die Umstände im Einzelfall berücksichtigt werden müssen,²⁾ damit die jeweiligen Interessen der Versicherungsnehmer und das Wirtschaftlichkeitsprinzip erhalten bleiben.

Betrachten wir den Schadenfreiheitsrabatt unter dem Blickwinkel der Erzielung wagnisgetreuer Prämien, so möchten wir annehmen, daß hier die Prämien- und Rabatthöhe keinerlei Bedeutung besitzen.

Das Ziel bildet die Ermittlung richtig abgestufter Beiträge! Ob dies mit geringen oder hohen Ausschüttungen erfolgt, erscheint unerheblich. Wichtig ist nur die effektive Auswirkung, die Verbesserung der Prämienstruktur.

Allerdings spricht die Wahrscheinlichkeit in der Praxis der deutschen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung dafür, daß sich auf Grund der vorhandenen Inhomogenitäten das Ungleichgewicht in der Prämiengestaltung nur mit verhältnismäßig großen Beiträgen beseitigen läßt. Erforderte die Erzielung wagnisgetreuer Prämien nämlich nur unbedeutende Umschichtungen, so

1) Vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 65.

2) Vgl. ebenda, S. 66.

wäre auch das Maß der Ungerechtigkeit nicht allzu groß.¹⁾

Abschließend ist noch auf die jeweilige Rechtsordnung hinzuweisen, die wir für das Gelingen des Schadenfreiheitsrabattes als außerordentlich wichtig ansehen. Der Versicherer muß in die Lage versetzt werden, alle neuen versicherungstechnischen und -mathematischen Erkenntnisse zu verwerten; er darf daran nicht durch Bürokratismus und wirtschaftspolitisch gefärbte Rechtsgrundsätze gehindert werden.

Aus der jüngsten Vergangenheit kennen wir den Einheitstarif, der durch seine Prämien-gestaltungen zwar allen Gesellschaften auskömmliche Beitragseinnahmen garantierte, die Versicherungsnehmer aber sehr unterschiedlich zur Prämienzahlung heranzog. Hier hatte der Staat seine Machtposition ausgespielt und der Versicherungswirtschaft weittragende Auflagen gemacht. Ob diese Maßnahme richtig war, erscheint aus heutiger Sicht fragwürdig. Vor allen Dingen hat das Hauptargument für die Einflußnahme - den finanziellen Schutz der Verkehrsoffer zu gewährleisten - an Bedeutung verloren. Am 10. Oktober 1968 schlossen sich bekanntlich die deutschen Kraftfahrtversicherer zu einem "Solidarhilfeverein" zusammen und verpflichteten sich ab 1. Januar 1969, bei Zusammenbruch einer Verbandsgesellschaft Leistungen an Verkehrsoffer und Versicherungsnehmer zu erbringen. Für diesen Zweck können sie bis zu DM 10.000.000,-- unter den Mitgliedern jährlich einfordern und zwar so lange, bis eine endgültige Abwicklung aller

1) Wir halten es daher nicht für gerechtfertigt, den Schadenfreiheitsrabatt prinzipiell auf eine gewisse Maximalhöhe festzulegen, wie es beispielsweise bei Michael Bachmann mit 85 % (vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 42, Anm. 118) und bei Horst Dickerhoff mit 50 % (vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 28) erfolgt.

„Schadenersatzansprüche“¹⁾ erreicht ist. Der HUK-Verband, mit dessen Unterstützung der Zusammenschluß erfolgte, will mit diesem Schritt beispielgebend vorangehen, obwohl seit Kriegsende kein deutsches Versicherungsunternehmen zahlungsunfähig wurde.²⁾³⁾

So besitzt die deutsche Versicherungswirtschaft für die Zukunft ein solides Fundament.

Gegenwärtig sind die Aufsichtsbehörden in der Hauptsache noch damit beschäftigt, den finanziellen Status der Versicherer zu überwachen. Zu diesem Zweck sind einheitliche Abrechnungsbögen geschaffen worden,⁴⁾ die den Versicherungsgesellschaften die Arbeit zwar vorschreiben, aber auch erleichtern sollen.

-
- 1) Unter Umständen müssen sich die Versicherungsnehmer bzw. die Geschädigten eine Selbstbeteiligung von 2.000 DM anrechnen lassen, da hauptsächlich existenzbedrohte Schadenfälle und keine Bagatellschäden vergütet werden sollen. (Vgl. Ohne Verfasser, Solidarhilfe der Kraftverkehrs-Versicherer gegründet, in: VW, 23. Jg., 1968, S. 1244)
 - 2) Vgl. Ohne Verfasser, Alle für einen - Solidarhilfe der Kraftfahrtversicherer - , in: ZfV, 19. Jg., 1968, S. 820.
 - 3) Vor Jahren erregte der Zusammenbruch der "Brandaris" und der "AMIIA" erhebliches Aufsehen. Diese ausländischen Versicherer hatten in der Bundesrepublik Deutschland Versicherungsverträge mit den alliierten Stationierungskräften abgeschlossen und ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllen können. Eine Anzahl deutscher Geschädigter muß seitdem um die Regulierung der Ansprüche bangen. (Vgl. Ohne Verfasser, "Brandaris" - Skandal ohne Ende, in: VW, 20. Jg., 1965, S. 280; Ohne Verfasser, Zahlungen an "Brandaris"-Gläubiger, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16. August 1965; Geschäftsbericht 1963 des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen, Berlin 1964, S. 9; Geschäftsbericht 1964 des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen, Berlin 1965, S. 9 und S. 53 f.; Geschäftsbericht 1967 des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen, Berlin 1968, S. 18)
Es besteht Unklarheit, ob die Aufsichtsbehörden bei Zusammenbrüchen der von ihnen kontrollierten Versicherungsgesellschaften haftpflichtig gemacht werden können. (Vgl. Ohne Verfasser, Affären, Kfz-Versicherungsprozeß gegen Bonn, Police aus Delaware, in: Der Spiegel, 23. Jg., 1969, Nr. 19, S. 54 ff.)
 - 4) Vgl. §§ 7 Abs. 2, 10 Abs. 2, 18 Abs. 3, 27 Abs. 5 sowie Nachweis nach § 11 Abs. 6 der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung vom 20. November 1967, in: Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967.

Von maßgeblicher Bedeutung ist die Tatsache, daß alle Versicherer verpflichtet sind, für jedes Kalenderjahr gesonderte Übersichten über den Schadenverlauf in den einzelnen Versicherungsbereichen anzufertigen.¹⁾ Damit werden sie angehalten, ihren eigenen Versichertenbestand laufend zu überwachen, und es kann erwartet werden, daß sie selbst Zusammenhänge aufdecken, die für die Fortentwicklung der Prämienkalkulation in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung von Nutzen sind. Gleichzeitig dürften sich für die Berechnung des Schadenfreiheitsrabattes wichtige Hinweise ergeben, die gerade bei einer dynamischen Entwicklung der Bestandsverhältnisse wertvoll sind. So verhilft die Rechtsordnung zur Fundierung der Prämienbemessung. Im Ausland wird diese Verpflichtung der deutschen Versicherungsgesellschaften als beachtlicher, nachahmenswerter Fortschritt angesehen.²⁾

1) Vgl. § 10 Abs. 1 der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung vom 20. November 1967, in: Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967.

2) "Die Tatsache, daß als Voraussetzung für die Liberalisierung auf dem Gebiete der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung in Deutschland die Versicherungsunternehmen verpflichtet wurden, eigene Schadenstatistiken zu führen, muß als gewichtiger Fortschritt gewertet werden, zu dem man der deutschen Assekuranz nur gratulieren kann." (H. Ammeter, Entwicklung ... , S. 412)

2. Kapitel

Die Entstehung und Entwicklung des Schadenfreiheitsrabattes in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung

Der Schadenfreiheitsrabatt besteht in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung relativ kurze Zeit. Obwohl sich durch authentische Unterlagen bereits für das Jahr 1899¹⁾ ein Kraftfahrttarif nachweisen läßt und die Grundsätze der Prämienrückgewähr aus anderen Versicherungszweigen schon damals bekannt waren,²⁾ dauerte es verhältnismäßig lange, ehe die deutschen Kraftfahrtversicherer sich der Möglichkeiten einer Rückvergütung bedienten. Nach anfänglichen Versuchen in den dreißiger Jahren erlangte der Rabatt für Unfallfreiheit erst in jüngster Vergangenheit seine überragende Bedeutung.

Das zunächst geringe Interesse für ein Rückgewährsystem dürfte hauptsächlich darauf zurückzuführen sein, daß die Versicherung der Kraftfahrzeuge vorerst keine nennenswerte Rolle spielte. weil ein echtes Versicherungsbedürfnis kaum bestand, erschien auch eine Rabattgewährung entbehrlich. Teilweise wurden die einzelnen Versicherungsverträge nicht einmal sub specie objecti geführt, sondern im Einzelfall jeweils der allgemeinen Haftpflicht-, Transport- oder Unfallversicherung zu-

1) Nach Fritz Schötzau gilt der "Allgemeine Deutsche Versicherungsverein Stuttgart" als erster Kraftfahrthaftpflichtversicherer, von dem Antragsformulare mit eingedruckten Beitragsätzen aus dem Jahre 1899 überliefert sind (vgl. F. Schötzau, Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Berlin 1935, S. 10 und 134).
Walter Rohrbeck vertritt die Auffassung, daß im Jahre 1900 die ersten Kraftfahrtversicherungen abgeschlossen worden seien (vgl. W. Rohrbeck, Die Kraftfahrzeugversicherung in Deutschland und ihre Reformen, in: Das Versicherungsarchiv, 2. Jg., 1931/32, S. 36); Paul Cuntz gibt dafür das Jahr 1904 an (vgl. P. Cuntz, Die Kraftfahrtversicherung, in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958, Sp. 1141).

2) Vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 21.

geordnet.¹⁾ Eine genaue Spartenkalkulation war kaum anzutreffen; vor allem fehlte ausreichendes statistisches Urmaterial. So konnte die Tarifikalkulation nur langsam auf ein solides versicherungstechnisches Fundament gestellt werden.

Es ist für den Fortgang unserer Untersuchung über den Schadenfreiheitsrabatt von großer Wichtigkeit, die Bemühungen der deutschen Kraftfahrtversicherer um die Tarifgestaltung in historischer Sicht darzustellen. Sie zeigen, wie die Prämienbemessung, zunächst von der primären Tarifierungsmethode ausgehend, erst allmählich, dann aber um so intensiver im Sinne der sekundären Prämiendifferenzierung erweitert wurde.

Die deutsche Kraftfahrthaftpflichtversicherung bietet so ein Musterbeispiel für die Zusammenführung beider Verfahrensarten zu einer echten Synthese. Deshalb ist es auch nicht zweckmäßig, die jeweiligen Tarifierungsarten isoliert zu betrachten. Nur im Wechselspiel aller Maßnahmen lassen sich Wesen und Aufgabe des Schadenfreiheitsrabattes richtig erkennen und entsprechend würdigen.

I. Die Grundsätze der Tarifgestaltung in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung bis zum Inkrafttreten des Einheitstarifes am 1. März 1938 unter besonderer Berücksichtigung der Rückvergütung für unfallfreies Fahren

Die ersten uns überlieferten Tarife für Kraftfahrtversicherungen basierten auf objektiv und unzweideutig festliegenden Bemessungs-

1) Vgl. A. Manes, Versicherungswesen, Bd. 2, 4. Aufl., Leipzig und Berlin 1924, S. 175 ff.; F. Schötzau, a.a.O., S. 9; W. Gerlach, Entwicklung der deutschen Kraftverkehrs - (Kraftfahrt) Versicherung, in: Das Marktproblem in der deutschen Kraftverkehrsversicherung, hrsg. von W. Gerlach, Berlin 1958, S. 11; E. Meyer, Die Kraftfahrtversicherung - gestern, heute und morgen, in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 693; G. Finke, a.a.O., S. 2.

grundlagen. Ein Schadenfreiheitsrabatt war gänzlich unbekannt. Im einzelnen kamen damals folgende Kalkulationspunkte in Frage: Art des Fahrzeuges (Personenwagen, Lastwagen, Omnibus, Motorrad etc.), Zahl der versicherten Fahrzeuge, Laufzeit des Versicherungsvertrages, Anzahl der Sitzplätze, Auslandsfahrten, Betriebseinnahme, Verwendungszweck, Fahrtgeschwindigkeit, Einwohnerzahl des Standortes, Versicherungsnehmer lenkt das Fahrzeug selbst, Fahrzeug wird von Dritten gesteuert, Person und Beruf des Lenkers.¹⁾

Es ist kein Tarif zu finden, in dem alle genannten Möglichkeiten voll ausgenutzt wurden. Die Versicherer beschränkten sich meist auf einige wenige Fahrzeugmerkmale und waren zum Teil sogar mit einer sehr spärlichen Tarifaufgliederung zufrieden. Nur der Tarif der "Winterthur" aus dem Jahre 1902²⁾ hob sich durch seine etwas weitergreifende Differenzierung ab.³⁾

Die Suche nach wagnisgetreuen Prämien stand damit nicht unmittelbar im Vordergrund des Interesses. Meistens paßten die einzelnen Versicherer ihre Prämien denen der Konkurrenzgesellschaften an und versuchten an Brennpunkten des Wettbewerbs die übrigen Versicherungsgesellschaften mit Rabatten aus dem Felde

1) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 134 ff.

2) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 137 ff.

3) "Es muß höchstes Erstaunen erregen, daß die Winterthur mit diesem Tarif ihrer Zeit bereits so weit vorausgeeilt war." (F. Schötzau, a.a.O., S. 138) Diese Feststellung dürfte sich besonders darauf stützen, daß sowohl die Person des Fahrzeuglenkers (Beruf) als auch der Verwendungszweck des Fahrzeuges berücksichtigt wurden. Der interessierte Leser findet bei Fritz Schötzau einen Tarifauszug (vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 137).

zu schlagen. Die Vielzahl der gewährten Vergünstigungen wie Klubrabatt, Höhenrabatt, Mehrheitsrabatt, Dauerrabatt, Vor- auszahlungs- oder Konkurrenzrabatt gibt hiervon ein beredtes Zeugnis.¹⁾

Auf die Dauer gesehen konnte jedoch eine Geschäftspolitik, die unbekümmert die Grundsätze solider Versicherungstechnik außer acht ließ, nicht erfolgreich sein. Um finanziellen Einbußen vorzubeugen, schlossen sich erstmals im Jahre 1905 die deutschen Haftpflichtversicherer zusammen und vereinbarten einen gemeinsamen Tarif für die Versicherung von Kraftfahrzeugen.²⁾ Dieser wurde von nahezu allen Gesellschaften respektiert.³⁾

Die erarbeitete Prämiengestaltung war unkompliziert und berücksichtigte nur wenige Risikofaktoren, zumeist Fahrzeugmerkmale. Die Suche nach wagnisgetreuen Prämien wurde durch ein preisregulierendes Versichererkartell ersetzt. Manche wertvolle Anregung zur verfeinerten Erfassung der wirklichen Gefahr ging damit fürs erste verloren.⁴⁾

Im Laufe der Zeit mußten die Beitragssätze mehrfach erhöht werden, um dem gestiegenen Schadenbedarf Rechnung zu tragen.⁵⁾ Dabei blieb die Tarifstruktur im wesentlichen die gleiche.⁵⁾

1) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., 133 f.

2) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 140; H. Wagenführ, Preisbildung, Preisstop und Preissenkung in der deutschen Kraftfahrtversicherung, in: ZVerWiss, 39. Bd., 1939, S. 20. Ernst Meyer führt aus, daß sich im Jahre 1907 die meisten der im Kraftfahrthaftpflichtgeschäft tätigen Versicherer zu einem Automobilversicherungsverband zusammengeschlossen hätten (vgl. E. Meyer, a.a.O., S. 693).

3) Im Jahre zuvor hatten sich die Unfallversicherer ebenfalls zu einer Tarifgemeinschaft für die Kraftfahrthaftpflichtversicherung vereint (vgl. G. Finke, a.a.O., S. 2).

4) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 142.

5) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 141 ff.

Diese Prämienanhebungen riefen Außenseiter auf den Plan. Sie unterboten die Prämien der Verbandsgesellschaften zum Teil beträchtlich. Besonders im Jahre 1909, als die Gefährdungshaftung eingeführt wurde, aber auch im folgenden Jahr 1910, wird davon mehrfach berichtet.¹⁾

Die Verbandsgesellschaften mußten daraufhin nachziehen und konkurrenzzubatte gewähren, um das Prämiengefälle wieder auszugleichen.²⁾ Gleichzeitig begannen sie die Struktur ihrer Tarife zu analysieren, um Möglichkeiten für Prämienendifferenzierungen zu finden. Damit versuchten sie die Einheitsprämien aufzulockern und einen Beitrag zu größerer Risikogerechtigkeit zu leisten. Es verdient besondere Beachtung, daß die Wichtigkeit der Motorenstärke bei der Tarifgestaltung für Personenkraftwagen erkannt wurde und aus diesem Grund erstmals im Jahre 1910³⁾ die Steuer-PS-Zahl⁴⁾ Berücksichtigung fand.⁵⁾

1) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 145.

2) Teilweise gewährten sie Rabatte von 40 und 50 % (vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 134). Der Verfasser erwähnt an gleicher Stelle auch einen Satz aus dem Schreiben einer ausländischen Versicherungsgesellschaft: "Da fast alle Kartellgesellschaften entgegen dem strikten Übereinkommen Rabatte bis zu 50 % geben, führen sie keine Klagen gegeneinander, obwohl sie zur Einhaltung der Kartellprämie unter konventionalstrafen verpflichtet wären!"

3) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 145; H. Wagenführ, a.a.O., S. 21; G. Finke, a.a.O., S. 2 f.; K. Jannott, Automobil-Unfall- und Haftpflichtversicherung, in: ZVersWiss, 30. Bd., 1930, S. 157.

4) Ein Liter Hubraum entspricht etwa 4 Steuer-PS (vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 12).

Die genaue Formel für die Steuer-PS lautet nach Kurt Jannott (vgl. K. Jannott, a.a.O., S. 157):

$$N \text{ (Steuer-PS)} = 0,3 \times i \text{ (Zylinderzahl)} \times d^2 \text{ (Durchmesser der Zylinder in Zentimeter)} \times x_s \text{ (Kolbenhub in Metern)}.$$

5) Die Zahl der Sitzplätze, die sonst Ausgangspunkt der Tarifierung bildete (vgl. G. Finke, a.a.O., S. 2; H. Wagenführ, a.a.O., S. 20; K. Jannott, a.a.O., S. 157; F. Schötzau, a.a.O., S. 146), wurde damit fallengelassen.

1924¹⁾ trat an ihre Stelle die Brems-PS-Zahl²⁾.

Trotz dieser Fortschritte wurde das personenbezogene Risiko auch beim Verbandstarif von 1910, wie schon bei seinem Vorgänger aus dem Jahre 1909, vollkommen vernachlässigt.

Der Tarif behielt - von versicherungstechnisch notwendigen Prämienenerhöhungen abgesehen - Gültigkeit bis zum Jahre 1923, als die immer stärker einsetzende Inflation jede Tarifbindung illusorisch machte und der Pool der deutschen Kraftfahrtversicherer auseinanderbrach.³⁾

Nach der Stabilisierung der Mark kam vorerst keine Tarifabsprache unter den Versicherungsgesellschaften zustande. Besonders die öffentlich-rechtlichen und die privaten Versicherer standen sich daraufhin in scharfem Wettbewerb gegenüber,⁴⁾ da die öffentlich-rechtlichen Unternehmungen meist ohne Vermittler arbeiteten und durch die dabei erzielten Provisionseinsparungen sehr billige Prämien anbieten konnten.

1) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 145; H. Wagenführ, a.a.O., S. 21.

Nach Willibald Gerlach soll dies erst im Frühjahr 1925 erfolgt sein (vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 14 f.). Auch Gerhard Finke nennt das Jahr 1925 (vgl. G. Finke, a.a.O., S. 4).

2) Es hatte sich gezeigt, daß die Steuer-PS-Zahl nur ein unzureichendes Tarifierungsmerkmal ist. Mit fortschreitender Technik gelang es, aus einem gegebenen Hubraum durch Steigerung der Kompression und Umdrehungszahl höhere Leistungen zu erzielen.

Die Brems-PS-Zahl sollte daher als Maßstab gelten, um alle risikoerheblichen Eigenschaften wie Motorenstärke, Geschwindigkeit, Gewicht, Ausmaß und Wert des Fahrzeuges in ihrer Gesamtheit zu erfassen (vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 14 f.; G. Finke, a.a.O., S. 4).

3) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 150; E. Meyer, a.a.O., S. 693.

4) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 151 ff.

Die Tarife der Gesellschaften beider Rechtsformen waren - und das dürfte für unsere Betrachtungen erneut die wichtigste Feststellung sein - nur nach ganz wenigen Fahrzeugmerkmalen ausgerichtet. Das personenbezogene Risiko wurde auch hier nicht berücksichtigt.

Um den für beide Seiten abträglichen harten Konkurrenzkampf auszuschalten, schlossen sich im Jahre 1928 41 Kraftfahrtversicherer zusammen und vereinbarten einen gemeinschaftlichen Tarif.¹⁾ Dieser sollte aus Gründen der organisatorischen Vereinfachung und betriebsinternen Rationalisierung sämtliche für einen Kraftwagen in Betracht kommenden Versicherungssparten enthalten.²⁾

Gleichzeitig gingen die Mitgliedsgesellschaften dazu über, auf Verbandsebene den Schadenverlauf eingehend zu erforschen, um auf diese Weise Anhaltspunkte für die künftige Prämiengestaltung zu gewinnen.³⁾

Der Tarif vom August 1928 war aber wiederum nur nach einigen objektiv festliegenden Fahrzeugmerkmalen ausgerichtet, wie Hubraumgröße bei Motorrädern, Brems-PS-Zahl bei Personenwagen⁴⁾, Zahl der Sitzplätze bei Omnibussen und Nutzlast⁵⁾ bei Güterfahrzeugen, - übrigens Gefahrenmerkmale, die im wesentlichen auch heute noch die Ausgangsbasis jeglicher Tarifierung bilden.

1) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 158; H. Wagenführ, a.a.O., S. 21.

2) Vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 15 f.; G. Finke, a.a.O., S. 5.

3) Vgl. G. Finke, a.a.O., S. 5.

4) Nach Gerhard Finke soll noch zusätzlich berücksichtigt worden sein, ob die Karosserie offen oder geschlossen war (vgl. G. Finke, a.a.O., S. 5).

5) Vgl. H. Wagenführ, a.a.O., S. 25 f. Bei Fritz Schötzau wird nicht eindeutig klar, ob für Güterfahrzeuge die Nutzlast oder das Eigengewicht als Tarifierungsmerkmale gelten (vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 160).

Das personenbezogene Risikomoment blieb abermals unbeachtet. Als Experiment wurde in der Haftpflichtversicherung eine Selbstbeteiligung von RM 100,-- geführt, die sich aber in der Praxis nicht bewährte.¹⁾

Die Prämiensätze der Verbandsgesellschaften waren aus Gründen der Vorsicht verhältnismäßig hoch angesetzt. Diese auf Mängel in der Kalkulationstechnik zurückzuführende Maßnahme hatte bald schwerwiegende Folgen. Sie veranlaßte einzelne Versicherungsgesellschaften, sich entgegen der Absprache erst allmählich, dann aber immer mehr zu unterbieten. Durch Begünstigungs-, Empfehlungs- und Gruppenversicherungsverträge suchten sie ein Preisgefälle zu schaffen, ohne sich auf den wirklichen Kern der Sache zu besinnen, nämlich die Prämien entsprechend der getragenen Gefahr abzustufen und Prämienermäßigungen nur denjenigen Versicherungsnehmern zuzugestehen, die auf Grund ihrer Risikostruktur auch wirklich dazu berechtigt waren.

Der einsetzende Konkurrenzkampf nahm zusehends schärfere Formen an und führte bei der sich allgemein ausbreitenden Wirtschaftskrise sehr schnell zu bedrohlichen Auswüchsen.

Die wagnisgetreue Tarifgestaltung, die jeder Versicherungsgesellschaft ausreichende Beitragssätze garantiert hätte, wurde weiter vernachlässigt. Den deutschen Versicherungsgesellschaften wurde auch in den zwanziger Jahren nicht offenbar, welche weittragende Bedeutung besonders dem personenbezogenen Risiko bei der Prämienbemessung zukommt. Sie glaubten

1) Vgl. G. Finke, a.a.O., S. 5; W. Gerlach, a.a.O., S. 16.

mit unzureichenden Durchschnittsprämien auskommen zu können und setzten letzten Endes ihre Hoffnungen auf Kartellabsprachen.

Im Ausland war eine ähnlich einseitige Lösung der Tarifierungsfragen kaum zu finden. Bereits am 12. April 1920 versuchte die damals neu gegründete "Svenska Autombiltariffören" in Stockholm dem subjektiven Risiko Rechnung zu tragen, indem sie als erste Gesellschaft der Welt eine Rückvergütung bei schadenfreiem Verlauf einführte, die in der deutschen Fachliteratur ausdrücklich erwähnt wird.¹⁾

Andere Versicherungsgesellschaften zogen nach. So wird uns vor allen Dingen aus Dänemark, Holland, Belgien, Frankreich, England, Italien und der Schweiz, sowie aus Ägypten, Amerika und Australien berichtet, daß dort schon vor dem Jahre 1930 Vergünstigungen für unfallfreies Fahren gewährt wurden.²⁾

In Deutschland reichen die ersten Versuche mit einer Prämienrückgewähr in das Jahr 1930 zurück.³⁾ Sie werden bei Kurt Jannott für die Kaskoversicherung erwähnt.⁴⁾ Genaue Hinweise sind dieser Veröffentlichung allerdings nicht zu entnehmen, so daß wir sie hier nicht weiter berücksichtigen können.

1) Vgl. S. Martinoli, a.a.O., S. 64.

2) Vgl. S. Martinoli, a.a.O., S. 65 ff.; H. Dickerhoff, a.a.O., S. 24.

3) Nach Horst Dickerhoff soll bereits in den zwanziger Jahren die "Deutsche Autoversicherungs-AG" versucht haben, eine vom Schadenverlauf abhängige Rückvergütung in Höhe von 50% des gezahlten Jahresbeitrages zu gewähren, sie sei jedoch vom Verband der Kraftfahrzeugversicherer gezwungen worden, diese Vergünstigung wieder aufzugeben (vgl. Horst Dickerhoff, a.a.O., S. 24 f.).

4) Vgl. K. Jannott, a.a.O., S. 159.
Gelegentlich finden sich Hinweise, daß bereits vor diesem Zeitpunkt eine Rückgewähr von Prämien bei schadenfreiem Verlauf des Versicherungsvertrages in Deutschland stattgefunden habe; Fech stellt mit seinem Artikel in der Deutschen Versicherungspresse fest, daß das System schon allgemein verbreitet sei (vgl. Fech, Prämienrückgewähr in der Kraftfahrzeugversicherung, in: Deutsche Versicherungspresse 1931, S. 528). Nach unserer Terminologie handelt es sich jedoch um Überschuß- bzw. Gewinnbeteiligungen der Versicherungsnehmer.

Es ist Silvio Martinolis Verdienst, als erster eine vom Schadenverlauf abhängige Rückvergütung bei einer deutschen Versicherungsgesellschaft¹⁾ sowohl in der Kasko- und Unfallversicherung wie auch in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung exakt beschrieben zu haben.

Nach seiner Mitteilung wurde erstmals am 1. Januar 1931 von der "Düsseldorfer Autoversicherungs-Aktiengesellschaft" in Berlin eine Vergünstigung für unfallfreies Fahren eingeführt.²⁾ Die Ermäßigung betrug nach einem schadenfreien Jahr 10% der Vorjahresprämie und stieg auf 15% bei zwei aufeinanderfolgenden unfallfrei verlaufenen Versicherungsjahren.³⁾ Höhere Ausschüttungen waren nicht vorgesehen.

Wollte ein Versicherungsnehmer keinen Gebrauch von diesen Möglichkeiten machen, so erhielt er einen sofortigen Nachlaß von 5% auf die Tarifprämie. Diese Maßnahme kann als schlüssiger Beweis für die eingangs getroffene Feststellung gelten, daß jede Versicherungsform mit Prämienrückgewähr primär zu einer Verteuerung des Versicherungsschutzes führt.

Im Verlauf seiner Ausführungen setzt sich Silvio Martinoli ausführlich mit den Problemen der Rückvergütung auseinander. Er gibt einen Überblick über den Stand der damaligen Diskussion und rückt dabei in den Vordergrund, welche außerordentliche Bedeutung der tariflichen Erfassung des personenbezogenen

1) Vgl. S. Martinoli, a.a.O., S. 62 f.

2) Vgl. S. Martinoli, a.a.O., S. 62.

3) Vgl. auch W. Gerlach, a.a.O., S. 17. Der Verfasser schränkt jedoch ein, daß diese Vergünstigung nur ADAC-Mitgliedern gewährt worden sei.

Risikos zukommt. Solange es keine Beachtung fände und auch sonst die objektiven Grundlagen der Risikobemessung nicht verfeinert würden, wären die Tarife zwangsläufig unvollkommen.

Silvio Martinoli gibt zu, daß das Rückvergütungssystem nur für eine mittelbare Erfassung des subjektiven Risikos a posteriori von Nutzen ist, da der Schadenverlauf erst abgewartet werden muß. Dieser Nachteil ist jedoch seiner Meinung nach hinzunehmen, solange nicht bessere Möglichkeiten zur Verfügung stehen.

Hier greift Walter Rohrbeck ein.¹⁾ Auch er betont die Bedeutung des subjektiven Risikos, nennt aber gleichzeitig Maßnahmen, die zu einer a-priori-Erfassung dieses Risikofaktors führen könnten. So verweist er auf den Verein der "Gemeinschaft Deutscher Kraftfahrer zur Förderung der Verkehrssicherheit"²⁾. Die Mitgliedschaft in diesem Verein, dessen Gründung eine Selbsthilfeeinrichtung der Versicherungsnehmerschaft ist, sei eine Auszeichnung und damit gleichzeitig Grundlage für die Prämienbemessung.

Walter Rohrbeck übersieht jedoch, daß es erst eine gewisse Zeit dauert, bis sich ein Kraftfahrer im Straßenverkehr bewährt hat und demzufolge in den Verein aufgenommen werden kann. Somit findet auch hier nur eine verzögerte Erfassung des personenbezogenen Risikos statt.

Daher darf es nicht verwundern, wenn dieser Vorschlag in der Praxis nicht aufgegriffen wurde.

1) Vgl. W. Rohrbeck, Die Kraftfahrzeugversicherung ... , S. 50 ff.

2) Vgl. W. Rohrbeck, a.a.O., S. 44.

Die eingangs erwähnte "Düsseldorfer Autoversicherungs-Aktiengesellschaft" konnte mit ihrer Rückvergütung bei schadenfreiem Verlauf keine allzu großen Erfahrungen sammeln. Die finanzielle Struktur dieser Gesellschaft war durch die vorangegangene Wirtschaftskrise so stark in Mitleidenschaft gezogen, daß der Geschäftsbetrieb bald eingestellt werden mußte.¹⁾

Die Krise machte aber auch vor anderen Versicherungsunternehmen nicht halt.²⁾ Ohne ausreichende Kenntnis und Berücksichtigung der maßgeblichen Tarifierungspunkte mußte die hemmungslose Sucht nach ständig steigenden Prämieinnahmen schließlich zum Zusammenbruch von Versicherungsgesellschaften führen. Dadurch bedingt erlitt die gesamte Assekuranz einen ganz erheblichen Vertrauensschwund.

Die Idee, eine Prämienrückgewähr für Schadenfreiheit zu verteilen ging aber trotz dieser Ereignisse nicht unter. Weniger die Suche nach wagnisgetreuen Prämien als vielmehr das Motiv des Wettbewerbs veranlaßten im Jahre 1932 die "Niederschlesische Provinzial-Lebensversicherungsanstalt" und die "Deutsche Atlas-Versicherung", eine Rückvergütung für unfallfreies Fahren einzuführen.³⁾ Interessanterweise bot letztere bei generellem Verzicht auf diese Rückgewähr ebenfalls einen sofortigen Prämiennachlaß von 5 bzw. 7,5 % an; ansonsten wurden Rückvergütungen von 10% nach einem Jahr bzw. 15% nach zwei Jahren verteilt. Nun konnte der Versicherungsnehmer selbst bestimmen, ob er die geringeren Jetztwerte den höheren Zukunftswerten vorziehen wollte.

1) Vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 17.

2) Zu erwähnen sind:
die "Frankfurter Allgemeine Versicherungs-AG (FAVAG)"
(vgl. M. Böttger, Die Absatzfinanzierung von Kraftwagen und Kraftträdern in Deutschland, Diss. München 1933, S. 39),
die "Deutsche Autoversicherungs-AG" in Stuttgart
(vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 17) und
die "Rothenburger Feuer" in Görlitz
(vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 163).

3) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 97.

Die Hinweise auf Rückvergütungen bei schadenfreiem Verlauf, die im Jahre 1932 zur Verteilung kamen, verdanken wir hauptsächlich der bereits zitierten Schrift von Fritz Schötzau. Er hält allerdings das Verfahren aus mehreren Gründen für verfehlt und spart nicht mit kritischen Anmerkungen.¹⁾ Damit kennzeichnet er die seinerzeit herrschende Meinung. So ist es erklärlich, daß die Prämienrückgewähr auf wenig positive Resonanz stieß. Im Verbandstarif vom April 1932 fand sie keine Berücksichtigung.²⁾

Dieser Tarif verdient aber aus einem anderen Grund unsere besondere Aufmerksamkeit. Obwohl fundierte Schadenstatistiken fehlten, sollte er doch zu einer besseren Erfassung der versicherten Gefahr beitragen,³⁾ indem erstmals in der Geschichte der deutschen Kraftfahrtversicherung ein Fabrikatstarif⁴⁾ eingeführt und eine territoriale Abstufung der Prämien vorgenommen wurde.⁵⁾

-
- 1) Im einzelnen führt Fritz Schötzau aus, die Rückvergütung stehe nicht im Einklang mit der versicherungstechnischen Gefahrengemeinschaft; ein Kraftfahrer könne erst nach einer Bewährung von 5 bzw. 10 Jahren unfallfreien Fahrens von sich behaupten, er sei ein guter Kraftwagenlenker; die Rückgewähr wirke mit all ihren Nachteilen als verkappte Selbstbeteiligung, außerdem fände oftmals ein Wechsel der Fahrzeugbenutzer statt, und schließlich sei durch den "Bonus" noch lange kein Anreiz zu vorsichtigerem Fahren gegeben (vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 218 f.).
 - 2) Vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 17.
 - 3) Vgl. G. Finke, a.a.O., S. 6.
 - 4) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 164; G. Finke, a.a.O., S. 6; W. Gerlach, a.a.O., S. 17; H. Wagenführ, a.a.O., S. 22.
 - 5) Danach wurde Deutschland in drei Gebiete eingeteilt, für die unterschiedliche Prämien galten. In den Bezirken östlich der Oder wurde ein sofortiger Rabatt von 10 % gewährt, in Groß-Berlin, Groß-Hamburg und im rheinisch-westfälischen Industriegebiet mußten 10 % Zuschlag erhoben werden, während im übrigen Reichsgebiet der normale Tarif Gültigkeit hatte. (Vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 17 f.; H. Wagenführ, a.a.O., S. 22 und 29; G. Finke, a.a.O., S. 6; F. Schötzau, a.a.O., S. 164 f.)

Wie Willibald Gerlach mitteilt, war dieser Tarif wirtschaftlich gesehen ein völliger Fehlschlag.¹⁾ Die Differenzierung nach Fabrikaten wurde von den Herstellern und Importeuren übelgenommen, von den Versicherungsnehmern und vom Außendienst nicht verstanden oder einfach ignoriert. Auch die territoriale Abgrenzung brachte nicht den gewünschten Erfolg, so daß beispielsweise die "Deutsche Atlas-Versicherung" einen eigenen, anders strukturierten Zonentarif aufstellte.²⁾

Wenn wir die Entwicklung weiter verfolgen, müssen wir im anschließenden Jahr 1933 die politischen Verhältnisse näher beachten. Der 30. Januar 1933 hatte selbst auf dem Gebiet der deutschen Kraftfahrtversicherung nachhaltige Folgen. Das bereits in den Anfangsjahren der Kraftfahrtversicherung gebildete und oftmals nur unter größten Mühen aufrechterhaltene Kartell erhielt nunmehr mit Unterstützung des Reichsverkehrsministeriums neuen Auftrieb. Es wurde eine "Tarifgemeinschaft der Kraftfahrtversicherer" gegründet, der sich nach und nach unter sanftem behördlichen Druck³⁾ alle deutschen Kraftfahrtversicherer anschlossen.⁴⁾

Die Versicherungsgesellschaften arbeiteten einen gemeinsamen Tarif aus, der am 1. Juli 1933 auf Veranlassung des Reichs-

1) Vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 18.

2) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 165.

3) Vgl. G. Finke, a.a.O., S. 7; W. Gerlach, a.a.O., S. 18.

4) Im Jahre 1933 standen der Tarifgemeinschaft noch folgende Gesellschaften fern: Versicherungsverein der Kraftdroschenbesitzer, der Bayerische Versicherungsverband und die berufsständischen Versicherungseinrichtungen (vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 27 und 175 f.).

ministers für Verkehr in Kraft trat.¹⁾ Nach Gerlachs Bericht²⁾ waren die Prämien "knapp, aber fest", womit u. a. ausgedrückt werden sollte, daß die Gewährung irgendwelcher Nachlässe, und sei es in Form einer Vergünstigung für unfallfreies Fahren, nicht mehr in Frage kam. Wie beim Tarif von 1928 dienten als Tarifierungsgrundlagen im wesentlichen wieder nur die Brems-PS-Zahl bei Personenwagen, bei Güterfahrzeugen die Tragkraft, bei Omnibussen die Sitzplatzzahl und bei Motorrädern der Zylinderinhalt. Allmählich ging man dazu über, die staatlich geförderte Zusammenarbeit der Versicherungsgesellschaften für eine Globalstatistik ernsthaft auszunutzen.³⁾ Alles erreichbare statistische Urmaterial wurde gesammelt und auf Verbandsebene zentral erfaßt. Eine einzelne Gesellschaft sollte nicht mehr ausschließlich auf eigene Untersuchungen angewiesen sein, die in Ermangelung eines repräsentativen Versichertenbestandes möglicherweise fehlerhaft waren.

Sofortige Auswirkungen auf die Tarifgestaltung konnten infolge der kurzen Zeitspanne nicht erwartet werden, so daß auch das personenbezogene Risiko vorerst unbeachtet blieb. Die langsam in Gang gekommene Entwicklung - nämlich dem Fahrzeuglenker Rechnung zu tragen - wurde deshalb noch nicht weiter verfolgt.

Dennoch kam die versicherungswissenschaftliche Diskussion über eine wagnisgetreue Beitragsgestaltung nicht zum Stillstand.⁴⁾ Mit der

1) Vgl. H. Wagenführ, a.a.O., S. 22; G. Finke, a.a.O., S. 7. Willibald Gerlach nennt als Zeitpunkt den Monat Juni 1933 (vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 18).

2) Vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 19.

3) Vgl. F. Schötzau, a.a.O., S. 27; W. Gerlach, a.a.O., S. 19 f.; G. Finke, a.a.O., S. 7.

4) Vgl. A. Patzig, Was ist von der Prämienrückgewähr zu halten, in: Deutsche Versicherungs-Presse, 62. Jg., 21.2.1934; G. Stecher, Wesen, Vorteile und Nachteile der Prämienrückgewähr, in: Neumanns Zeitschrift für Versicherungswesen, Nr. 43 vom 23.10.1935; P. Riebesell, Selbstbehalt, Freigrenze, Gewinnbeteiligung und Rabattgewährung bei schadensfreiem Verlauf, in: Deutscher Volkswirt, Nr. 2 vom 9.10.1936.

Frage nach der gerechten Prämie unter dem Blickwinkel national-sozialistischer Wirtschaftsauffassung wurde die Prämienrückgewähr immer wieder in den Vordergrund der Betrachtungen gestellt und eingehend untersucht.¹⁾

-
- 1) Vgl. H. Lippert, Die gerechte Prämie in der Versicherung, in: Wirtschaft und Arbeit, H. 1 vom Januar 1937, S. 4 - 7 mit Nachtrag H. 10 vom Oktober 1937;
Ohne Verfasser, Versicherung im Dienst der Gemeinschaft, in: Magdeburgische Zeitung, Nr. 78 vom 12.2.1937;
Ohne Verfasser, Die Problematik der "gerechten" Versicherungsprämie, in: Deutsche Bergwerkszeitung, Nr. 41 vom 18.2.1937;
E. Schellenberg, Die Aufgaben der Prämienberechnung, in: Neumanns Zeitschrift für Versicherungswesen, Nr. 11 vom 10.3.1937 und Nr. 12 vom 17.3.1937;
G. E. Fromm, Versicherungsentgelt und Gefahrengemeinschaft, in: Die Bank, Berlin, Nr. 16 vom 21.4.1937, S. 540 ff.;
P. Moldenhauer, Was ist "gerechte Prämie"?, Vortrag auf der Hauptversammlung des Deutschen Versicherungs-Schutzverbandes e.V. am 22.4.1937 in Berlin (unveröffentlicht);
Ohne Verfasser, "Gerechte Prämie", in: Deutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 318/319 vom 13.7.1937 mit Leserzuschriften und Schlußwort, in: Nr. 330 vom 18.7.1937 und Nr. 334 vom 21.7.1937;
Ohne Verfasser, Gerechte Versicherungsprämie, in: Dresdner Anzeiger, Nr. 196 vom 17./18.7.1937;
Ohne Verfasser, Die "gerechte Prämie", in: Leipziger Neueste Nachrichten, Nr. 199 vom 18.7.1937;
Ohne Verfasser, Klarheit über die "gerechte" Versicherungsprämie, in: Westdeutscher Beobachter, Abendausgabe, Köln, vom 19.7.1937;
Ohne Verfasser, Was ist "gerechter Beitrag" in der Versicherung?, in: Kölnische Zeitung, Nr. 374/375 vom 28.7.1937;
A. Brass, Die Beiträgerückgewähr in der Versicherung, in: Deutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 390, Morgenausgabe vom 22.8.1937;
R. Hafferberg, Versicherungsgerechtigkeit, in: Die Bank, H. 35 vom 1.9.1937, S. 1210 - 1214;
Ohne Verfasser, Gerechte und soziale Gewinnbeteiligung, in: Der Führer, Nr. 251 vom 12.9.1937;
A. Brass, Zeitgemäße Prämienpolitik, in: Sonderheft "Deutscher Volkswirt" zur Ausgabe vom 15.10.1937;
Ohne Verfasser, Gerechte Prämien - gerechte Provisionen, in: Sondernummer der "Versicherungsvermittlung", 36. Jg., Nr. 22 vom 15.11.1937;
Ohne Verfasser, Prämienrückgewähr in der Autoversicherung?, in: Magdeburgische Zeitung, Abendausgabe vom 4./5.12.1937;
Ohne Verfasser, Die "gerechte" Versicherungsprämie, in: Düsseldorfer Nachrichten, Nr. 189 vom 14.4.1938;
W. Rohrbeck, Die Problematik der "gerechten" Prämie in der Versicherungswirtschaft und die mathematische Wissenschaft, in: VersArch, 13. Jg., 1942/43, S. 433 ff.

Besonderes Aufsehen verursachte im Jahre 1937 die Ankündigung der "Deutschen Sachversicherungs-AG", sie wolle bald eine Prämienrückgewähr einführen. Damit gab sie neuerlich Anregungen zu der sich seit langem anbahnenden Entwicklung.¹⁾ Interessant ist dabei, daß von nun ab die Rückvergütung bei schadenfreiem Verlauf nicht allein in der Kraftfahrtversicherung sondern in der gesamten Versicherungswirtschaft Verwendung finden sollte.²⁾ Maßnahmen zur Verwirklichung blieben aber aus. Der einheitliche Kraftfahrttarif behielt weiterhin unverändert Gültigkeit.

In den Jahren 1933 - 1936 wiesen die Bilanzen der deutschen Kraftfahrtversicherer - trotz staatlicher Mithilfe bei der Prämiengestaltung - überwiegend Verluste auf.³⁾ Anstelle der dringend erforderlichen Beitragserhöhung führten die Versicherungsgesellschaften mit dem Tarif vom 1. Juli 1936⁴⁾ eine obligatorische Selbstbeteiligung im Schadenfall ein.

Diese indirekte Prämienanhebung blieb der Öffentlichkeit jedoch nicht verborgen und löste heftige Kritik aus mit dem Erfolg,

-
- 1) Vgl. Ohne Verfasser und Überschrift, in: Frankfurter Zeitung, Nr. 326/327 vom 30. Juni 1937 sowie in Nr. 351 vom 14. Juli 1937; Ohne Verfasser, Neuerungen in der Versicherung, in: Monatsblätter der Gothaer Versicherungsbanken, 15. Jg., Nr. 8 vom August 1937, S. 47; A. Brass, Die Beitragsrückgewähr in der Versicherung, in: Deutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 390, Morgenausgabe vom 22.8.1937.
 - 2) Vgl. Ohne Verfasser, Prämienrückgewähr für alle Versicherungszweige?, in: Kölnische Zeitung, Reichsausgabe, Nr. 536 vom 23.10.1937; Ohne Verfasser, Zwei Minuten Volkswirtschaft, Prämienrückgewähr, in: Hamburger Fremdenblatt, Abendausgabe vom 30.10.1937.
 - 3) Vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 20.
 - 4) Vgl. H. Wagenführ, a.a.O., S. 22 f. Gerhard Finke nennt das Jahr 1937 (vgl. G. Finke, a.a.O., S. 7), ebenso Willibald Gerlach (vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 20).

daß der Selbstbehalt schon nach einer Woche wieder abgeschafft werden mußte.¹⁾

Im Zuge dieser Auseinandersetzung wurde aber - entsprechend der damaligen Wirtschaftsauffassung - der Ruf nach dem Staate immer lauter.²⁾ Die Behörden sollten von sich aus das Gebiet der Kraftfahrtversicherung straff organisieren und klare Marktverhältnisse schaffen.³⁾ So erließ der Preiskommisar am 14. Februar 1938 seine bekannte Verordnung,⁴⁾ die am 1. März 1938 in Kraft trat und unter dem Namen "Einheitstarif"⁵⁾ in den Sprachgebrauch der Assekuranz eingehen sollte.

1) Vgl. H. Wagenführ, a.a.O., S. 23.

2) Vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 20.

3) Vgl. H. Wagenführ, a.a.O., S. 23.

4) Vgl. RGBl 1938 I, S. 200 f.

5) Bereits für den Tarif vom 1. Juli 1933 wurde gelegentlich die Bezeichnung "Einheitstarif" verwendet. Amtlichen Charakter erlangte sie erst durch die Bekanntmachung des Preiskommisars vom 23. Mai 1941 (vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 19), die im Deutschen Reichsanzeiger Nr. 123 vom 29. Mai 1941 veröffentlicht wurde.

Es sollte damit zum Ausdruck kommen, daß der neue Tarif "einheitlich für alle Fabrikate, Verwendungsarten und Gebiete gelten sollte in Abweichung von seinem Vorgänger".
(W. Gerlach, ebenda)

II. Der Einheitstarif und seine Tarifierungsgrundlagen

Die Periode vom 1. März 1938 bis zum 31. Dezember 1961

Der Einheitstarif stellte einen schwerwiegenden Eingriff des Staates in die privatwirtschaftlich orientierte Versicherungswirtschaft dar. Das zuletzt mit behördlicher Unterstützung immer wieder nachhaltig geförderte private Versicherererkartell wurde ab sofort durch hoheitlichen Akt bestätigt und vom Gesetzgeber weitergeführt. Die Prämiensätze und Versicherungsbedingungen waren bei jeder Gesellschaft ohne Rücksicht auf Rechtsform und Bestandszusammensetzung einheitlich festgelegt. Sie wurden von Amts wegen angeordnet und für allgemeinverbindlich erklärt. Die deutschen Kraftfahrtversicherer durften eine differenzierte Behandlung ihrer Versicherungsnehmer über die allgemeinen Tarifrichtlinien hinaus nicht vornehmen. Die Prämien besaßen als Festpreise für das gesamte Reichsgebiet Gültigkeit. Staatliche Organe überwachten die strikte Einhaltung der Tarifvorschriften.

Bei der Erstellung des Einheitstarifes hatten die interessierten Beteiligten ein Mitspracherecht erhalten. Auf diese Weise sollte der Eindruck vermieden werden, der Reichskommissar für die Preisbildung mißbrauche seine Machtposition. Die Prämien galten somit, wie es Horst Wagenführ ausdrückt, als unter Mithilfe des Staates von den Beteiligten selbst ermittelt.¹⁾ Der wirtschaftlenkende Einfluß der Behörden blieb jedoch unverkennbar.

Nach der Konzeption des Einheitstarifes ergaben sich per Saldo für alle Versicherungsgesellschaften auskömmliche Prämien. Damit kehrten Ruhe und Ordnung auf dem Markt der deutschen Kraftfahrtversicherer ein - eine Tatsache, die aber den Versicherungswissenschaftler nicht darüber hinwegtäuschen konnte, daß der Einheitstarif mit vielerlei Problemen behaftet war.

1) Vgl. H. Wagenführ, a.a.O., S. 23.

Vor allen Dingen mußte geprüft werden, ob sich durch den staatlichen Eingriff wagnisgetreue Prämien ergäben, nachdem die private Versicherungswirtschaft in dieser Richtung seither keinen nennenswerten Erfolg aufzuweisen hatte.

Es ist daher aufschlußreich, den Einheitstarif aus historischer Sicht im Laufe seiner Entwicklung zu verfolgen.

1. Das Kraftfahrzeug als alleiniger Maßstab der Risikobewertung Die Tarifsituation bis zum Jahre 1951

Der Einheitstarif war in Anlehnung an seinen Vorgänger klar und übersichtlich aufgebaut. Grundlage der Tarifizierung bildeten, von wenigen unbedeutenden Ausnahmen abgesehen,¹⁾ allein Fahrzeugmerkmale. Als Berechnungsmaßstäbe dienten bei Motorrädern die Hubraumgröße, bei Personenwagen die Brems-PS-Zahl, bei Omnibussen die Sitzplatzzahl und bei Güterfahrzeugen die Nutzlast.

Wir hatten diese Aufgliederung bereits im Tarif von 1928 und 1933 kennengelernt. Die Region, in der das Fahrzeug be-

1) Eine Ausnahme bildeten Personenmietwagen und Droschken, die nach der Einwohnerzahl des Standortes tarifiert wurden (vgl. Deutscher Reichsanzeiger und Preußischer Staatsanzeiger Nr. 45 vom 23. Februar 1938, S. 4 sowie S. 16 f. des Kraftfahrzeugtarifes 1938). Das gleiche gilt für einige Positionen der Versicherung von Kraftfahrzeug-Handel und -Handwerk, bei denen die Zahl der Beschäftigten maßgebend war (vgl. Erste Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Preußischen Staatsanzeiger Nr. 45 vom 23. Februar 1938, S. 3 und S. 46 f. des Kraftfahrzeugtarifes 1938).

nutzt wurde, fand auch jetzt nahezu keine Beachtung;¹⁾ das gleiche ist von der Person des jeweiligen Fahrzeuglenkers bzw. des Versicherungsnehmers zu berichten.²⁾

Die Prämienstruktur erwies sich als wirtschaftspolitisch gefärbt. So wurden beispielsweise mit Rücksicht auf die angestrebte Motorisierung breiter Volksschichten die Prämien für Motorräder³⁾ sowie für kleine und mittlere Personenkraftwagen⁴⁾ vielfach unter Bedarf gesenkt⁵⁾ und das Prämiendefizit auf die Versicherung der übrigen Personenkraftwagen umgelegt.⁶⁾

1) Hier sind wiederum die Personenmietwagen und Droschken zu nennen, die, wie bereits oben angeführt, nach der Einwohnerzahl des Standortes eingestuft wurden. Zu erwähnen ist weiter der Güterkraftverkehr, für den zusätzlich das Betriebsgebiet maßgeblich war: Güterkraftverkehr für die Reichsbahn (Nah- und Fernverkehr) und sonstiger Güterfernverkehr (Reichsverkehr). Vgl. Erste Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Preußischen Staatsanzeiger Nr. 45 vom 23. Februar 1938, S. 1 f. sowie S. 30 ff. des Kraftfahrzeugtarifes 1938.

2) Nur für einzelne Versicherungsnehmer, wie z.B. für Fahrlehrer, wurden spezielle Tarife geschaffen (vgl. Erste Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Preußischen Staatsanzeiger Nr. 45 vom 23. Februar 1938, S. 3 sowie S. 41 ff. des Kraftfahrzeugtarifes 1938).

Darüber hinaus erhielten folgende Personengruppen nach der Grundregel 8 des Kraftfahrzeugtarifes 1938 für die Versicherung von mehr als 15 bzw. mehr als 30 Kraftfahrzeugen einen Mehrheitsnachlaß von 10 bzw. 20 % der Tarifprämie: handelsgerichtlich eingetragene Firmen und Verwaltungsbehörden des Reichs, der Länder, der Gemeinden und Gemeindeverbände sowie das Nationalsozialistische Fliegerkorps. (Vgl. Deutscher Reichsanzeiger und Preußischer Staatsanzeiger Nr. 45 vom 23. Februar 1938, S. 2 f. und S. 4 ff. des Kraftfahrzeugtarifes 1938)

3) Vgl. G. Finke, a.a.O., S. 8.

4) Vgl. H. Bremkamp, Gründe für die Prämienerrhöhung in der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 5. Jg., 1950, S. 406.

5) Vgl. H. Gerlach, a.a.O., S. 21.

6) Vgl. H. Bremkamp, ebenda; P. Schmidt-Tüngler, Grundfragen der Kraftfahrtversicherung, Berlin-Dahlem 1939, Beiheft zur Zeitschrift "Deutsche öffentlich-rechtliche Versicherung", S. 111.

Die Beiträge für schwere Lastkraftwagen waren ganz offensichtlich zu niedrig angesetzt. Im Hinblick auf die militärische Aufrüstung des nationalsozialistischen Staates sollte damit die Anschaffung dieser Fahrzeuge begünstigt werden.¹⁾ Der Ausgleich erfolgte durch eine entsprechende Anhebung der Prämien für kleinere Nutzfahrzeuge und teilweise über die Beiträge für große Personenkraftwagen.¹⁾

Nicht zuletzt wurden auch die Vermittlerprovisionen gesenkt, um dadurch das allgemeine Prämienniveau zu drücken.²⁾

Es war geplant, zu gegebener Zeit die Ausschüttung von Überschüssen zu regeln;³⁾ die Beratungen zu diesem Problemkreis wurden jedoch durch die Kriegseignisse unterbrochen.

Während des 2. Weltkrieges - besonders aber gegen Ende der Kampfhandlungen - verharnte die deutsche Kraftfahrtversicherung im Zustande nahezu völliger Bedeutungslosigkeit. Die meisten Kraftfahrzeuge waren beschlagnahmt bzw. stillgelegt worden, und diejenigen, die mit dem damals erforderlichen roten Winkel verkehren durften, konnten oft wegen Treibstoffmangels nicht viel fahren.⁴⁾ An diesem Zustand änderte sich in den Nachkriegsjahren bis zur Währungsreform am 20./21. Juni 1948 kaum etwas. Erst von da an belebte sich der Straßenverkehr allmählich, die Zulassungsziffern stiegen. Mit zunehmender Verkehrsdichte erhöhten sich freilich die Schadenfälle und gleichzeitig die Schadenaufwendungen der Versicherer, so daß der Einheitstarif sowohl im April 1949⁵⁾ als auch

1) Vgl. H. Bremkamp, a.a.O., S. 406.

2) Vgl. W. Gerlach, a.a.O., S. 21; G. Finke, a.a.O., S. 8.

3) Vgl. H. Wagenführ, a.a.O., S. 24.

4) Vgl. W. Gerlach, ebenda.

5) Vgl. W. Gerlach, Kfz.-Versicherung und Preisbehörde, in: VW, 4. Jg., 1949, S. 169 ff. mit Abdruck der Anordnung PR Nr. 30/49 über Änderung des Einheitstarifes für Kraftfahrtversicherungen vom 20. April 1949.

im August 1950¹⁾ in allen Positionen gleichmäßig angehoben werden mußte.

Verständlicherweise fanden diese uneingeschränkten Prämien erhöhungen²⁾ nicht die allgemeine Zustimmung der Versicherungsnehmer. Besonders die unfallfreien Fahrer fühlten sich zu Unrecht davon betroffen. Deshalb wurde der Gedanke der Beitragsrückgewähr bei schadenfreiem Verlauf bald wieder aufgegriffen.³⁾ Es war daran gedacht, im ersten unfallfreien Jahr 10 %, dann 20 und 25 % der Prämien rückzuvergüten.⁴⁾ Dieser Schritt hätte zwangsläufig eine Beitragserhöhung erfordert. Da aber bereits durch den Schadenverlauf Tarifierhebungen notwendig geworden waren, konnte den Kraftfahrern keine nochmalige Verteuerung zugemutet, d.h. auf die geplante Rückvergütung mußte verzichtet werden. Das Kraftfahrzeug blieb weiterhin grundsätzlicher Maßstab der Tarifgestaltung.

-
- 1) Vgl. H. Bremkamp, a.a.O., S. 406 f.; P. Cuntz, Neuer Einheitsstarif für Kraftfahrtversicherungen 1950, in: VW, 5. Jg., 1950, S. 351 ff.
 - 2) Zur Prämienhöhung 1949 schreibt Willibald Gerlach: "Die Gleichmäßigkeit der Erhöhung in den verschiedenen Fahrzeuggruppen ist technisch nicht begründet. Es konnten aber in der Eile genauere Untersuchungen nicht angestellt werden. Auch schien es der Behörde angebracht, den gewerblichen Kraftverkehr, der eine stärkere Erhöhung verdient hätte, zu schonen. Es müssen daher andere Fahrzeuggruppen das Mehrrisiko mittragen. Die Bevorzugung des Lastwagens, die seit 20 Jahren, und zwar seit der Einführung des Riesenluftreifens besteht, ist daher zunächst beibehalten worden." (W. Gerlach, Kfz.-Versicherung und Preisbehörde, in: VW, 4. Jg., 1949, S. 170)
 - 3) Vgl. W. Gerlach, Zur Rückvergütung bei schadenfreiem Verlauf in der KFZ - Versicherung, in: VW, 5. Jg., 1950, S. 111 f.; Ohne Verfasser, Außendienst gegen Provisionsherabsetzung, in: VW, 5. Jg., 1950, S. 410.
 - 4) Vgl. Ohne Verfasser und Überschrift, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 3. April 1950.

2. Die Erweiterung der Tarifierungsmaßnahmen im Hinblick auf das personenbezogene Risiko
Die feste Beitragsermäßigung (Bonus) als Vorläufer für den Schadenfreiheitsrabatt

Auf längere Sicht war die Verwendung von Tarifierungsmethoden, die offenkundig tiefgreifende Mängel aufwiesen, nicht zu vertreten. Nachdem bereits vor Jahrzehnten die überragende Bedeutung des Fahrzeuglenkers als Gefahrenmerkmal erkannt worden war, mußte es den Unwillen der Versicherungsnehmer erregen, wenn dieses Risikomerkmak auch weiterhin unbeachtet blieb.

So ist es erklärlich, daß an den Bundesminister für Wirtschaft, der nunmehr die Funktionen des Preiskommissars wahrzunehmen hatte, wiederholt die Forderung herangetragen wurde, dieses wichtige Gefahrenmerkmal endlich gebührend zu berücksichtigen. Damit verbunden war jedoch das schwierige Problem der praktischen Durchführung.

Ein Schadenfreiheitsrabatt kam vorläufig nicht in Frage, weil sich eine Sicherstellung des Rabattbedarfs nicht gewährleisten ließ. So verblieb als Ausweg die Verteilung technischer Überschüsse.

- a) Die Verteilung technischer Überschüsse in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung mit Beginn des Geschäftsjahres 1951

Die Verteilung technischer Überschüsse wurde durch die Verordnung PR Nr. 51/50 vom 9. August 1950¹⁾ gesetzlich eingeführt, auch wenn der Verordnungsgeber - mangels einer exakten

1) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 160 vom 22. August 1950.

Terminologie - im § 2 Abs. 1 noch von Gewinn anstelle von technischem Überschuß sprach.¹⁾

Weitere Anweisungen enthält die zitierte Verordnung nicht. Näheres sollte nach Anhören der Versicherungsaufsichtsbehörden der Bundeswirtschaftsminister bestimmen.²⁾

Mit der Verteilung technischer Überschüsse schien eine Vielzahl von Problemen lösbar zu sein, so daß Hellmut Bormann glaubte, von einem "glücklichen Gedanken" sprechen zu können, der zur Einführung dieser Maßnahme führte.³⁾ Neben der bereits erwähnten Funktion des technischen Überschusses, dem Äquivalenzprinzip in der Versicherungswirtschaft Rechnung zu tragen und eine Risikodifferenzierung einzuleiten, sollte vor allen Dingen der Wettbewerb unter den Versicherern angeregt werden. Nicht zuletzt war beabsichtigt, auf diese Weise die Versicherungsnehmer zu vorsichtigem Fahren anzuspornen.

Wie wir bereits feststellten, garantierte auch der neue Einheitstarif allen Versicherungsgesellschaften auskömmliche Prämien. Überdurchschnittlich günstig arbeitende Unternehmen mußten daher automatisch beträchtliche Überschüsse erzielen und kamen damit in den Genuß einer Kartellrente. Sie forderten von ihren Versicherungsnehmern zu hohe Beiträge.

Durch die Verteilung technischer Überschüsse ließ sich diese Ungleichgewichtigkeit abbauen und zugleich werbewirksam verwerten. Je höher der erwirtschaftete Überschuß und je größer die daraus resultierende Ausschüttung war, umso bessere Erfolge

1) § 2 Abs. 1 der Verordnung PR Nr. 51/50 lautet: "Die Versicherer sind verpflichtet, die Versicherungsnehmer bei schadenfreiem Verlauf ihrer Verträge im Falle eines Gewinnes an diesem teilnehmen zu lassen."

2) Vgl. § 2 Abs. 2 der Verordnung PR Nr. 51/50.

3) Vgl. H. Bormann, im Vorwort zu: I. Wolff und P. Cuntz, Beitragsrückvergütung in der Kraftfahrthaftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung, Karlsruhe 1955, S. X. (Im folgenden: "Wolff/Cuntz III")

konnten im Konkurrenzkampf mit anderen Versicherungsgesellschaften erwartet werden. Auf diesem Wege sollte der technische Überschuß mithelfen, die festen Prämiensätze des Einheitstarifes aufzulockern und die Gesellschaften gleichzeitig zur Überschußmaximierung anzuhalten.¹⁾

Mit der Verteilung technischer Überschüsse betraten die deutschen Kraftfahrtversicherer Neuland; denn Vorbilder im Ausland existierten nicht.²⁾ Die Maßnahme mußte daher sehr sorgfältig vorbereitet werden, zumal - wie wir bereits sahen - den Vätern der Verteilung technischer Überschüsse offensichtlich nicht einmal der Unterschied zur Gewinnverteilung geläufig war.³⁾

Es wurde ein Ausschuß gebildet, dem Vertreter der Versicherungsaufsichtsbehörden, der Versicherungsgesellschaften sowie der Versicherungsnehmer angehörten.⁴⁾ Seine Aufgabe bestand darin, eine allgemeinverbindliche Lösung auszuarbeiten, die es erlaubte, die Verteilung technischer Überschüsse im Einklang mit dem Einheitstarif vorzunehmen.

1) In welchem Umfang diese Maßnahme die Versicherungsgesellschaften zur Verteilung technischer Überschüsse anspornte, um im Wettbewerb bestehen zu können, beweist ein Rechtsstreit, der vom Bundesfinanzhof mit Urteil vom 6. August 1962 unter dem Aktenzeichen I 167/60 U entschieden wurde. Eine Aktiengesellschaft hatte in der Kfz.-Versicherung keinen verteilungsfähigen Überschuß im Sinne der Richtlinien erzielt. Aus wettbewerblichen Gründen sah sie sich aber trotzdem veranlaßt, zu Lasten ihres Gewinnes in der Handelsbilanz eine Ausschüttung vorzunehmen. Sie beantragte daraufhin, diese Summe als Betriebsausgaben absetzen zu dürfen. Diesem Antrag wurde vom Bundesfinanzhof nicht stattgegeben (vgl.: Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen Nr. 12 vom 31. 12. 1962, S. 262 ff.).

2) Vgl. I. Wolff, und P. Cuntz, Prämienrückvergütung in der Kraftfahrthaftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung, Karlsruhe 1952, S. 4. (Im folgenden: "Wolff/Cuntz I")

3) Vgl. auch Rundsreiben des HUK - Verbandes K 6/52M vom 25. Januar 1952.

4) Vgl. Ohne Verfasser und Überschrift, in: Handelsblatt Nr. 37 vom 30. 3. 1951.

Nach mehr als einjähriger Vorarbeit und gewissenhafter Abstimmung mit allen interessierten Wirtschaftskreisen wurde die Verordnung PR Nr. 7/52 am 25. Januar 1952¹⁾ erlassen. Sie trat in Abänderung der bereits zitierten Verordnung PR Nr. 51/50 in Kraft, deren unglücklich formulierter § 2 Abs. 1 im § 1 wie folgt korrigiert wurde: "Die im Einheitstarif für Kraftfahrtversicherungen 1950 enthaltenen Prämien sind in der Kraftfahrthaftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung bei schadenfreiem Verlauf der Verträge um einen nach Absatz 2 näher zu bestimmenden Betrag zu ermäßigen."

Die einzelnen praktischen Durchführungsbestimmungen und Abrechnungsunterlagen für den technischen Überschuß sind der genannten Verordnung zu entnehmen. Auf verwaltungstechnische Einzelheiten möchten wir daher nicht eingehen und bei Spezialfragen - etwa über die Bildung der Überschußverbände²⁾, das Teilungsabkommen, den Fahrzeugwechsel, den Fehlbedarfsausgleich, die Höchstausschüttung, den Mehrheitsnachlaß, den Ermittlungszeitraum, die Terminvorschriften usw. - auf die Kommentierung von Irene Wolff und Paul Cuntz verweisen.³⁾

1) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 22 vom 1. Februar 1952.

2) Es ist interessant, daß im bereits erwähnten Kommentar von Irene Wolff und Paul Cuntz die Bildung gesonderter Überschußverbände strikt abgelehnt und damit der Kalkulation wagnisgetruer Prämien entgegengewirkt wurde: "Durch derartige Zusammenfassungen würden praktisch berufsständische Überschußverbände oder auch Ausschnittsüberschußverbände geschaffen werden. Unter Umständen würde dadurch eine Zusammenfassung von besonders günstigen oder ungünstigen Wagnissen entstehen. Derartige Unterverbände könnten somit zu einer besonders hohen Überschußbeteiligung führen, wodurch im Ergebnis die anderen Versicherungsnehmer desselben großen Überschußverbandes keinerlei Überschußbeteiligung erhalten würden." (Wolff/Cuntz I, a.a.O., S. 5 f.)

3) Vgl. I. Wolff und P. Cuntz, Prämienrückvergütung in der Kraftfahrthaftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung, Karlsruhe 1952.

Nur soviel sei gesagt, weil der spätere Schadenfreiheitsrabatt auf ähnlichen Prinzipien aufbaut: Anspruchsberechtigt ist stets der jeweilige Versicherungsnehmer,¹⁾ dessen Versicherungsvertrag während des ganzen Geschäftsjahres (hier erstmals das Geschäftsjahr 1951²⁾) bei ein und demselben Versicherer ununterbrochen bestanden hatte und schadenfrei verlaufen war. Nach der Legaldefinition im § 6 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung PR Nr. 7/52 liegt dann ein schadenfreier Verlauf vor, "wenn im Überschussermittlungszeitraum kein Schadensfall gemeldet ist, für den das Versicherungsunternehmen eine Aufwendung erbracht oder eine Rückstellung gemacht hat; innerbetriebliche Kosten des Versicherungsunternehmens bleiben hierbei außer Betracht."

Die Höhe des jeweiligen technischen Überschusses ist an Hand von Formblättern zu ermitteln, zu denen der Bundeswirtschaftsminister spezielle Richtlinien erließ. Damit sollte die Anwendung gleicher Grundsätze überall sichergestellt werden.³⁾

-
- 1) Dabei ist es unerheblich, ob der Versicherungsnehmer gleichzeitig auch der Eigentümer, Fahrzeuglenker oder Inhaber der Zulassung für das Kraftfahrzeug ist. Liegt nach den §§ 74 ff. VVG eine sog. "Versicherung für fremde Rechnung" vor, so könnte der Fall strittig sein. Bei dieser Versicherungsform stehen nämlich die Rechte aus dem Versicherungsvertrag dem Versicherten zu, während die Verpflichtung zur Zahlung der Prämie den Versicherungsnehmer trifft. Somit wäre der Versicherte anspruchsberechtigt. Nach herrschender Ansicht verstößt es jedoch gegen Sinn und Zweck der Verordnung, den Versicherten auch hier zu begünstigen, zumal er nicht einmal die Prämie bezahlt. Der Versicherte kann daher keinen Rechtsanspruch auf den technischen Überschuß geltend machen (vgl. Wolff/Cuntz I, a.a.O., S. 19 f.).
 - 2) Nach § 8 der Verordnung PR Nr. 7/52 war der Überschuß erstmalig für das nach dem 23. August 1950 beginnende Geschäftsjahr des Versicherers zu ermitteln und zu verteilen. Für die Praxis ergab sich hieraus das Jahr 1951. (Vgl. auch Ohne Verfasser, Gewinnbeteiligung der Versicherten, in: VW, 6. Jg., 1951, S. 165)
 - 3) Gleichzeitig hatte der Gesetzgeber verfügt, daß bei der technischen Erfolgsrechnung die Betriebskosten nur mit maximal 30 v. H. der Prämieinnahmen berücksichtigt werden dürfen. Auf diese Weise sollten die Versicherungsgesellschaften zu äußerster Sparsamkeit angespornt werden, um nicht Ausschüttungen vornehmen zu müssen, die sie auf Grund eines aufwendigen Verwaltungsapparates nicht erwirtschaftet haben (vgl. Wolff/Cuntz I, a.a.O., S. 10).

Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung über die Höhe der verteilten technischen Überschüsse in der deutschen Kraftfahrt-haftpflichtversicherung während der Jahre 1951, 1952 und 1953¹⁾. Die Aufgliederung der einzelnen Versicherer erfolgte nach ihrer Rechtsform:

Tabelle Nr. 5

Die Verteilung technischer Überschüsse für die Jahre 1951 - 1953
in Prozenten zur Jahresprämie

Unternehmen	1951	1952	1953
<u>I. Aktiengesellschaften</u>			
Aachen Leipziger	13	.-	10
Aachen und Münchener Feuer	.-	10	10
Agrippina Allgemeine	.-	10	10
Agrippina See	+ ²⁾	+ ²⁾	.-
Albingia	.-	10	10
Allianz	10	10	10
Bayerische Versicherungsbank	10	10	10
Berlinische Feuer	10	.-	.-
Colonia	.-	10	.-
Deutscher Herold	20	20	20
Deutscher Lloyd	10	10	10
Eigenhilfe	.-	17	10
Erste Allgemeine	10	10	10
Feuerver.-Gesellschaft Rheinland	.-	10	10
Frankfurter	10	10	10
Friedrich Wilhelm Magdeburger	.-	.-	15
Gerling-Konzern	.-	20	15
Gladbacher Feuer	13	15	10

1) Vgl. Wolff/Cuntz III, a.a.O., S. 91 ff.

2) Betreibt das Versicherungsgeschäft nicht in diesem Geschäftszweig.

Fortsetzung:

Unternehmen	1951	1952	1953
<u>Aktiengesellschaften</u>			
Gothaer Allgemeine	14	17	20
Hamburg-Bremer Feuer	--	10	10
Hamburger Phönix	10	10	10
Helvetia	+ ¹⁾	10	--
Iduna Germania	7,5	10	10
Interunfall	--	--	--
Leipziger Feuer	--	20	--
Magdeburger Feuer	10	10	10
Mannheimer	--	10	--
Motag	+ ¹⁾	+ ¹⁾	--
National	--	10	--
Norddeutsche	--	10	10
Nordstern	--	10	10
Nürnbergger	15	15	15
Patria	+ ¹⁾	+ ¹⁾	--
Raiffeisendienst	20	25	20
Schlesisches Feuer	--	10	10
Schweizerische Winterthur	--	15	--
Securitas	--	15	--
Thuringia	--	10	20
Transatlantische	--	20	--
Union und Rhein	16,5	--	--
Victoria am Rhein	--	10	10
Victoria Feuer	--	10	10
Württembergische Feuer	--	15	--
Zentraleuropäische	--	10	--
Zürich	--	10	10

1) Betreibt das Versicherungsgeschäft nicht in diesem Geschäftszweig.

Fortsetzung:

Unternehmen	1951	1952	1953
-------------	------	------	------

II. Öffentlich-rechtliche Versicherer

Badischer Gemeinde-Ver- sicherungsverband	40	30	40
Bayerischer Versicherungs- verband	40	40	15
Feuersozietät Berlin	+ ¹⁾	+ ¹⁾	10
Gemeinn. Haftpflichtvers.-An- stalt d. landw. u. Fortswirt. Berufsgenossenschaft, Darmstadt	40	40	40
Haftpflicht-Vers.-Anstalt d. Braunsch. ldw. Berufsgen.	7	25	22
Hessen-Nassauische Vers.- Anstalt	12	10	--
Lippische Landesbrandvers.- Anstalt	46	36	25
Öffentl. Leb. Vers.-Anst. Braunschweig	35	35	30
Öffent. Leb. Vers.-Anst. Oldenburg	20	25	20
Öffentl. Vers.-Anst. Ba- discher Sparkassen	--	20	--
Prov. Feuer Düsseldorf	--	20	15
Prov. Leben Hannover	25	35	30
Prov. Leben Kiel	15	25	30
Prov. Leben Münster	11	50	10

III. Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit

Bruderhilfe	+ ²⁾	+ ²⁾	50
Concordia Feuer	20	10	30
Feuerschadenverband rhein.- westfälischer Zechen	+ ³⁾	--	32

1) Beitragsrückvergütung kommt erstmals für 1953 in Betracht.

2) Beitragsrückvergütung kommt erstmals für 1953 in Betracht.

3) Betreibt das Versicherungsgeschäft nicht in diesem Geschäftszweig.

Fortsetzung:

Unternehmen	1951	1952	1953
Gothaer Feuer	.-	10	12
Haftpflicht-Unterstützungs- kasse kraftfahrender Beamter	46,5	59,5	50
Haftpflichtverband der deutschen Industrie	20	25	22
KRAVAG	.-	.-	7,5
Landw. Haftpflicht- u. Unfall- Versicherung Karlsruhe	20	25	25
Landw. Haftpflicht-Vers.- Verein Itzehoe	30	30	40
Landw. Vers.-Verein Münster	40	50	40
Mecklenburgische Hagelvers.	.-	40	40
Vereinigte Haftpflicht- versicherung Hannover	20	25	25
Vers.-Verb. f. Gemeinden u. Gemeinde-Verbände, Köln	40	40	35
Vers.-Verein d. Kraftfahr- lehrer	+ 1)	28	38
Vers.-Verein d. Kraft- wagenbesitzer	10	15	15
Württ. Gemeinde-Vers.- Verein	25	33,33	35

Hervorstechendes Merkmal dieser Zusammenstellung ist die Tatsache, daß nicht alle Gesellschaften in der Lage waren, technische Überschüsse zu erwirtschaften. Diese Feststellung bezieht sich hauptsächlich auf Aktiengesellschaften, von denen

im Jahre 1951	25 Gesellschaften,
im Jahre 1952 allerdings nur noch 5 Gesellschaften und	
im Jahre 1953	16 Gesellschaften

keine Ausschüttungen vornahmen.

1) Betreibt das Versicherungsgeschäft nicht in diesem Geschäftszweig.

Bei den öffentlich-rechtlichen Versicherern ging im Jahre 1952 kein anspruchsberechtigter Versicherungsnehmer leer aus; in den beiden anderen Jahren mußte lediglich im Jahre 1951 bei zwei Gesellschaften bzw. im Jahre 1953 bei einer einzigen Gesellschaft die Rückvergütung ausfallen.

Ein vergleichbarer Erfolg kann für Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit gemeldet werden. Nähere Einzelheiten sind der vorstehenden Übersicht zu entnehmen.

Auch die Höhe der Ausschüttungen ist bei den jeweiligen Gesellschaften unterschiedlicher Rechtsform verschieden. Der Höchstsatz des "Raiffeisendienstes" unter den Aktiengesellschaften mit 25 % im Jahre 1952 wird von der Mehrzahl der Gesellschaften anderer Rechtsform übertroffen. Die Spitze hält die "Haftpflicht-Unterstützungskasse kraftfahrender Beamter" mit 59,5 % im Jahre 1952.

Als Ursache für diesen Erfolg dürfte u.a. die Risikoselektion zu nennen sein. Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit und öffentlich-rechtliche Versicherer sind meist auf Grund ihrer Satzungen und Statuten berechtigt, einem ausgewählten Kreis von Versicherungsnehmern Deckungsschutz zu gewähren. In der Regel handelt es sich hierbei um besonders gute Kraftfahrer. Deshalb ist ihr Schadenbedarf im Verhältnis geringer. Da von allen Versicherungsnehmern die Prämien des Einheitstarifs gefordert werden müssen, der nach dem ungünstigst arbeitenden Versicherer orientiert ist, entstehen bei derartigen Spezialversicherern zwangsläufig hohe technische Überschüsse.

Ähnlich günstige Voraussetzungen treffen für die Kompositversicherer nicht zu, denn sie sind nach dem Pflichtversicherungsgesetz gehalten,¹⁾ grundsätzlich allen deckungsschutzsuchenden Kraftfahrern Versicherungsschutz zu gewähren. Sie sind weder berechtigt, bestimmte Personen von

1) Vgl. § 5 PflVG.

der Versicherung auszuschließen, noch ist es ihnen möglich, von den schlechten Risiken erhöhte Prämien zu verlangen. Damit verbietet das Gesetz jegliche Tarifentzerrung.

Neben der Auswahl der Versicherungsnehmer sind allerdings noch die Betriebskosten zu berücksichtigen. Gelingt es, einen wesentlichen Anteil der Kosten, z.B. die Provisionszahlungen, zu kürzen oder ganz einzusparen, wie es viele Spezialversicherer mit Hilfe ihrer ehrenamtlichen Mitarbeiter tun, so lassen sich hier ganz erhebliche Erübrigungen erzielen. Gesellschaften, die nicht imstande sind nachzuziehen, müssen versuchen, den Betriebsablauf zu rationalisieren. Die Verteilung technischer Überschüsse zwingt also zu optimaler Betriebsgestaltung.

Die Einführung der Verteilung technischer Überschüsse hatte in der Öffentlichkeit ein lebhaftes Echo.¹⁾ Eine Fülle von Veröffentlichungen in den einzelnen Nachrichtenorganen gibt hiervon Zeugnis. Es wurden jedoch vorwiegend technische Einzelheiten untersucht,²⁾ die für den Fortgang unserer Arbeit uninteressant sind. Das Hauptproblem, die Erzielung wagnisgetreuer Prämien, fand kaum Beachtung.

Die Diskussion hatte zur Folge, daß die rechtliche Gestaltung der Verteilung technischer Überschüsse im Laufe der Zeit neu gefaßt und zugunsten der Versicherungsnehmer verbessert wurde.

-
- 1) Vgl. E. Striethold, KFZ-Prämienrückgewähr im Spiegel der Presse, in: VW, 8. Jg., 1953, S. 89.
- 2) Vgl. K. Ossewski, Die Regelung der Überschußverteilung in der Kraftfahrtversicherung bei schadenfreiem Verlauf, in: ZfV, 3. Jg., 1952, S. 41 f.; Ohne Verfasser, Die Überschußverteilung in der Kraftfahrtversicherung bei schadenfreiem Verlauf, in: ZfV, 3. Jg., 1952, S. 94; A. Braeß, Der "Fehl-betragsausgleich" in der VO Pr Nr. 7/52 § 2 Abs. 3, in: ZfV, 3. Jg., 1952, S. 191 f.; H. Wilms, Prämienrückgewähr in der Kfz.-Versicherung, in: Die Versicherungs-Praxis Nr. 1, Mai 1952; W. Banse, Bleibt die Prämienrückvergütung in der Kfz.-Versicherung?, in: Die Versicherungspraxis Nr. 4, August 1952, S. 43; L. Arps, Kraftverkehrsversicherung mit Prämienrückvergütung, in: Der Volkswirt Nr. 37 vom 13. 9. 1952; W. Muth, BMW diskutiert die Kfz-Versicherung, in: ZfV, 3. Jg., 1952, S. 279 f.

In der Verordnung PR Nr. 24/53 erlangte die erste Überarbeitung am 10. September 1953 Gesetzeskraft.¹⁾

Einzelheiten der Verordnung wollen wir wiederum unberücksichtigt lassen und den speziell interessierten Leser auf die Kommentierung von Irene Wolff und Paul Cuntz²⁾ bzw. auf Artikel in Fachzeitschriften³⁾ verweisen.

Die Erörterung bestimmter Probleme über Art und Weise der Verteilung technischer Überschüsse konnte aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß dem technischen Überschuß gewisse Mängel anhafteten. Vor allen Dingen fehlte die Nachhaltigkeit und Konstanz der Ausschüttungen. Mit jährlich schwankenden Beträgen ließ sich auf die Dauer keine echte Tarifabstufung herbeiführen.

So setzte sich gegen Ende des Jahres 1954 immer mehr die Erkenntnis durch, daß die Verteilung technischer Überschüsse eigentlich nur ein behelfsmäßiges Instrument sei und zur Erfassung des subjektiven Risikos auf eine echte Prämienrückgewähr nicht verzichtet werden könne. Ein entsprechender Beschluß war schon in der 206. Sitzung des ersten deutschen

1) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 172 vom 8. September 1953.

2) Vgl. I. Wolff und P. Cuntz, Beitragsrückvergütung in der Kraftfahrthaftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung, Karlsruhe 1953. (Im folgenden: "Wolff/Cuntz II")

3) Vgl. K. Ossewski, Die Neuordnung der Gewinnbeteiligung bei schadensfreiem Verlauf der Verträge in der Kraftfahrtversicherung, in: ZfV, 4. Jg., 1953, S. 429 f.; H. Wilms, Prämienrückgewähr in der Kfz.-Versicherung, in: Die Versicherungspraxis Nr. 8, August 1953; H. Jaeger, Prämienrückvergütung in der Kraftfahrtversicherung, in: ADAC-Motorwelt, München, Oktober 1953; E. Meyer, Neuordnung der Prämienrückvergütung und des KFZ - Einheitstarifes, in: VW, 8. Jg., 1953 S. 455 ff.; H. Wilms, Neuordnung der Prämienrückgewähr in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung, in: Die Versicherungspraxis Nr. 11, November 1953; G.B. Thiel, Prämienrückgewähr und Teilungsabkommen in der Kfz.-Versicherung, in: Die Versicherungspraxis Nr. 3, März 1954; W. Muth, Reformwünsche für die Kfz.-Versicherung, in: Die Versicherungspraxis Nr. 4, April 1954; G.B. Thiel, Nochmals: Prämienrückgewähr und Teilungsabkommen in der Kfz.-Versicherung, in: Die Versicherungspraxis Nr. 8, August 1954; E. Frick, Das ABC der Prämienrückvergütung in der Kraftfahrtversicherung, in: ZfV, 5. Jg., 1954, S. 330 f.

Bundestages am 24. April 1952 gefaßt worden.¹⁾ Die Fraktion der Föderalistischen Union stellte wenig später mit der Drucksache Nr. 3518 vom 28. Juni 1952 den Antrag auf eine gestaffelte Prämienrückgewähr.²⁾

Das Problem bestand allein darin, einen gangbaren Weg zur Einführung einer festen Rückgewähr zu finden,³⁾ die - das war allen Beteiligten klar - nur über eine nochmalige Erhöhung der Prämien erfolgen konnte. Umso bedauerlicher war es, daß im Jahre 1953 der Einheitstarif auf Grund des Schadenverlaufes erneut angehoben werden mußte⁴⁾ und zusätzliche Gelder für eine Prämienrückgewähr fehlten.

Bald tauchte der Plan auf, ausschließlich denjenigen Versicherungsnehmern eine Rückvergütung zu gewähren, die sich vorbehaltlos mit einer Prämienerrhöhung einverstanden erklärten.⁵⁾ Dieses Vorhaben mußte angesichts des Einheitstarifes, der keine unterschiedliche Behandlung der Versicherungsnehmer zuließ, schnell wieder aufgegeben werden.

Mittlerweile hatten aber die Ausschüttungen der einzelnen Gesellschaften gezeigt, daß besonders im Ausschüttungsjahr 1953 nur noch eine Minderheit von Versicherern nicht in der Lage war, technische Überschüsse zu erwirtschaften.⁶⁾

1) Vgl. H. Bormann im Vorwort zu: Wolff/Cuntz III, a.a.O., S. XI.

2) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 56.

3) Vgl. Ohne Verfasser, Sätze des KFZ-Einheitstarifes gerechtfertigt, in: VW, 7. Jg., 1952, S. 205.

4) Vgl. Verordnung PR Nr. 77/52 vom 19. Dezember 1952, in: Bundesanzeiger Nr. 250 vom 30. Dezember 1952.

5) Vgl. Ohne Verfasser, Die Überschußverteilung in der Kraftfahrtversicherung bei schadenfreiem Verlauf, in: ZfV, 3. Jg., 1952, S. 94.

6) Vgl. S. 113 ff. dieser Arbeit.

Zusätzlich stellte sich eine leichte Besserung des Schadenverlaufes heraus. Daraufhin wurde im Jahre 1954 auf eine Prämiensenkung verzichtet,¹⁾ und man konnte mit der Einführung einer festen Beitragsermäßigung - allgemein "Bonus" genannt²⁾ - ein schon lange geplantes Vorhaben verwirklichen.³⁾ Diese Form der Prämienrückgewähr und der spätere Schadenfreiheitsrabatt sind einander ähnlich, sie unterscheiden sich jedoch in der technischen Art ihrer Ausschüttung. Dennoch kann der Bonus als unmittelbarer Vorläufer für den Rabatt für Schadenfreiheit angesehen werden.

- b) Die Gewährung einer festen Beitragsermäßigung (Bonus) erstmals für das Kalenderjahr 1954

Die gesetzliche Grundlage für den Bonus finden wir in der Verordnung PR Nr. 13/54 vom 22. Dezember 1954.⁴⁾ Sie erlangte rückwirkend für das Kalenderjahr 1954 Rechtskraft.⁵⁾ Daneben

-
- 1) Vgl. Ohne Verfasser, Bonus für schadenfreies Fahren statt Prämiensenkung erwogen, in: Industriekurier Nr. 149 vom 2. Oktober 1954; Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 59.
- 2) Die Bezeichnung "feste Beitragsermäßigung" findet sich im Verordnungstext. Nach Paul Cuntz hat sich der Ausdruck des Gesetzgebers nicht eingebürgert. In der Versicherungswirtschaft spricht man vorzugsweise von einem "Bonus". (Vgl. P. Cuntz, Bonus, in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958, Sp. 378; Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 5 und 56 ff.)
- 3) Vgl. Ohne Verfasser, Allgemeiner Bonus für Kraftfahrer?, in: VW, 7. Jg., 1952, S. 211; W. Gerlach, Kraftverkehrsversicherung mit Bonus oder Prämienermäßigung?, in: Der Volkswirt Nr. 22 vom 31.5.1952; Ohne Verfasser, Bonus oder Prämienrückvergütung für Kraftfahrer, in: Industriekurier Nr. 110 vom 22.7.1952; H. Wilms, Prämienrückvergütung und Bonus in der Kraftfahrtversicherung?, in: Die Versicherungspraxis Nr. 11, November 1954.
- 4) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 249 vom 28. Dezember 1954.
- 5) Vgl. § 13 der Verordnung PR Nr. 13/54; Wolff/Cuntz III, a.a.O., S. 67 ff.

blieb die Verteilung technischer Überschüsse unverändert bestehen. Von nun ab existiert daher ein zweigleisiges System, denn der Gesetzgeber wollte die erfolgsunabhängige Mindestausschüttung - gewissermaßen als Grundstock - dem erfolgsabhängigen Verfahren der technischen Überschußverteilung hinzufügen.¹⁾

Die neue Verordnung wurde unter dem Namen "Bonus-Verordnung" bekannt.²⁾ Alle deutschen Versicherungsgesellschaften gewährten nach zwei schadenfrei verlaufenen Kalenderjahren eine Ausschüttung von 10 %, nach drei und mehr Jahren eine solche von 20 % der Jahresprämie.³⁾ Die Versicherungsnehmer erzielten darauf einen festen Rechtsanspruch. Der Bonus wurde in bar ausgezahlt. Schon durch diese äußere Form unterscheidet er sich also vom echten Schadenfreiheitsrabatt, der bekanntlich nur auf dem Verrechnungswege verteilt wird.⁴⁾

Die Vorschrift, daß für den Anspruch auf den technischen Überschuß der Versicherungsvertrag ununterbrochen bei ein und demselben Versicherer bestanden haben mußte, wurde für den Bonus etwas aufgelockert. Nach § 10 der Verordnung PR Nr. 13/54 konnte das Kalenderjahr, in dem ein Versichererwechsel stattfand, auf die Rückgewähr angerechnet werden, sofern kein Schaden eingetreten war.

1) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 57.

2) Vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 86.

3) Vgl. § 2 der Verordnung PR Nr. 13/54.

4) Nach § 9 Abs. 6 der Verordnung PR Nr. 13/54 ist zwar auch für den Bonus eine Verrechnungsmöglichkeit mit dem laufenden Beitrag vorgesehen, in der Praxis wurde jedoch aus verwaltungstechnischen Gründen kaum Gebrauch davon gemacht. Im übrigen sah der Bundesfinanzhof in einer Verrechnung des Bonus mit der laufenden Prämie keine "Herabsetzung des Versicherungsentgeltes", die zu einer Minderung der Versicherungssteuer geführt hätte (Entscheidung des Bundesfinanzhofes vom 11. Januar 1956, veröffentlicht im Bundessteuerblatt 1956 III, S. 59). Dieses Kriterium grenzt den Bonus noch einmal vom Schadenfreiheitsrabatt ab, der auf Grund seiner Klassenbildung eine echte Senkung des Versicherungsentgeltes bewirkt.

Die Vorjahre blieben allerdings unberücksichtigt, so daß der Versicherungsnehmer in jedem Fall eine gewisse Benachteiligung hinzunehmen hatte, die ihn in seiner Dispositionsfreiheit zwangsläufig beeinträchtigte. Es darf daher nicht verwundern, wenn sehr bald von "Beton- oder Zementklauseln" gesprochen wurde, die geeignet seien, den Wettbewerbsgedanken in der Kraftfahrtversicherung zurückzudrängen.¹⁾ Außerdem war der Bonus bei allen deutschen Versicherungsgesellschaften gleich und bot daher von sich aus keine Möglichkeit zu Prämiendifferenzierungen.

Es fällt auf, daß von jetzt an besonders die Aktiengesellschaften mit ihren Ausschüttungen sehr zurückhaltend waren. Verteilten im Jahre 1954 nur noch 11 der 45 Gesellschaften technische Überschüsse, so reduzierte sich der Anteil 1958 auf 9 von 55.²⁾ Die übrigen Versicherten hielten unabhängig davon an ihrem hohen Ausschüttungsstand fest; ein Überschuß von mehr als 50 % kam freilich bei keiner einzigen Versicherungsgesellschaft zur Verteilung.³⁾

Die Gründe für das Verhalten der Aktiengesellschaften lassen sich schwer feststellen. Ob das Argument, ihre freien Mittel seien bereits durch den Bonus aufgebraucht, stichhaltig ist, mag dahingestellt bleiben. Trotz geringer Ausschüttungsfreudigkeit mußten sie verhältnismäßig geringe Verluste an ihrer Marktstellung hinnehmen. Diese verschlechterte sich unbedeutend von 84,4 % im Jahre 1954 auf 82,9 % im Abrechnungszeitraum 1958, wie nachstehende Übersicht zeigt.:

1) Vgl. H. Möller, Danaergeschenk der Kraftfahrtversicherer, in: ADAC-Motorwelt, 1955, S. 193; Ohne Verfasser, Kritik an der Kraftfahrtversicherung, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 29.2.1956; Ohne Verfasser, Ein staatliches Preiskartell, in: Frankfurter Neue Presse vom 29.2.1956; Ohne Verfasser, Die KFZ - Versicherung im Wettbewerb, in: VW, 13. Jg., 1958, S. 288 f.; H. Wilms, Der Trick mit dem Bonus, in: Die Versicherungspraxis, 1958, S. 141.

2) Vgl. S. 325 dieser Arbeit.

3) Vgl. S. 325 ff. dieser Arbeit.

Tabelle Nr. 6

Prämieneinnahme und Marktanteil der deutschen Kraftfahrtversicherer, 1954, 1956 und 1958, aufgegliedert nach ihrer Rechtsform¹⁾

Jahr	Rechtsform	Prämieneinnahme in Mio DM	Marktanteil in v.H. der Prämieneinnahme
<u>1954</u>	Aktiengesellschaft	673,97	84,4
	Versicherungsverein a.G.	59,59	7,5
	Öffentl.-rechtl. Versicherer	64,83	8,1
<u>1956</u>	Aktiengesellschaft	923,70	83,3
	Versicherungsverein a.G.	99,59	9,0
	Öffentl.-rechtl. Versicherer	85,81	7,7
<u>1958</u>	Aktiengesellschaft	1.177,83	82,9
	Versicherungsverein a.G.	143,02	10,0
	Öffentl.-rechtl. Versicherer	100,65	7,1

=====

Hier dürften sich die Betonklausel und das wirkungsvoll eingesetzte akquisitorische Potential der meisten Aktiengesellschaften als ein festes Bollwerk erwiesen haben. Im Sinne einer wagnisgetreuen Tarifgestaltung war allerdings kein nennenswerter Erfolg zu verzeichnen. Die Prämiendifferenzierung erfolgte durch den Bonus nach einem starren Schema, auf individuelle Verhältnisse konnte keine Rücksicht genommen werden.

1) Errechnet auf Grund einer internen Verbandsstatistik, die uns freundlicherweise vom HUK-Verband in Hamburg zur Verfügung gestellt wurde.

Bis zu einem gewissen Grad verstieß die Zementklausel sogar gegen das Prinzip der Prämiengerechtigkeit; denn sie führte zu dem erwähnten Verlust, der für unfallfreie Kraftfahrer eine unbillige Härte darstellte. Als gute Risiken hätten sie auch bei Versichererwechsel eine gleichwertige Einstufung verdient!

Daß die Betonklausel zu lebhafter Kritik herausforderte, kommt in vielen Veröffentlichungen mit teilweise aggressiven Formulierungen zum Ausdruck.¹⁾

Die Bundestagsabgeordneten Kurlbaum, Mommer und andere Gleichgesinnte brachten die Sache vor den Deutschen Bundestag. Ihre kleinen Anfragen 98 (Drucksache 727) und 160 (Drucksache 1224), die dem zweiten Deutschen Bundestag vorgelegt wurden, beantwortete der Bundeswirtschaftsminister in der Drucksache 1330. Darin strikt er die Beeinträchtigung des Wettbewerbs ab und vertrat die Ansicht, daß der Wettbewerb von diesen Maßnahmen grundsätzlich unberührt geblieben sei.²⁾

-
- 1) Vgl. Ohne Verfasser, Schwerer Konflikt zwischen Kraftverkehr und BWM, in: Handelsblatt vom 17. 12. 1954; Ohne Verfasser, Kraftfahrzeug-Versicherte vor den Kopf gestoßen, in: Industriekurier vom 18. 12. 1954; Ohne Verfasser, Protest der Kfz.-Halter, in: Die Welt vom 18. 12. 1954; Ohne Verfasser, ADAC: "Überrumpelungsversuch", in: Handelsblatt vom 20. 12. 1954; Ohne Verfasser, Bonus-System in der Kfz.-Versicherung. Über die Bedenken der Versicherungsnehmer hinweggesetzt, in: Industriekurier vom 28. 12. 1954.
 - 2) Wir zitieren aus der Drucksache 1330: "Infolge der Verbindung zwischen einer festen Beitragsermäßigung bei 2- und mehrjährigem schadenfreien Verlauf und einer Beitragsermäßigung aus technischem Überschuß nach dem bisherigen Verfahren durch die Verordnung PR Nr. 13/54 ist der Wettbewerb der Versicherer, der in den letzten Jahren durch die unterschiedliche Höhe der Beitragsermäßigung aus technischem Überschuß entstanden ist, grundsätzlich unberührt geblieben."

Die Abgeordneten beanstandeten weiter die mangelhafte Prämienabstufung im Einheitstarif. Die Interessen der Wenigfahrer seien nicht gewahrt, außerdem lasse die geringe Höhe des Bonus keine wirkliche Besserstellung der guten Risiken zu.

Zum Problem der Wenigfahrer äußerte sich der Bundesminister für Wirtschaft zurückhaltend, es lägen ihm noch keine statistischen Unterlagen vor, die eine Prämienermäßigung rechtfertigten. Eine Erhöhung des Bonus lehnte er ab. Der Beitragsgerechtigkeit sei durch die veranlaßten Maßnahmen bereits Genüge getan.

Die Abgeordneten gaben sich mit den gegebenen Antworten offensichtlich zufrieden, denn sie verzichteten auf eine wissenschaftlich fundierte Gegendarstellung.

Daraus ist zu schließen, daß die Tarifierungsprobleme in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung noch nicht sorgfältig genug durchdacht waren. So fand weder eine ernsthafte Auseinandersetzung mit diesem beachtlichen Fragenkomplex statt, noch bezogen Vertreter der Versicherungswissenschaft Stellung. Die Diskussion wurde daraufhin von den Sachbearbeitern der einschlägigen Fachzeitschriften fortgesetzt, die das Hauptgewicht erwartungsgemäß auf spezielle technische Einzelheiten legten.¹⁾ Diese darzustellen, ist für den weiteren Verlauf unserer Arbeit unergiebig.

1) Vgl. W. Berg, Beitragsrückvergütung in der Kfz.-Versicherung, in: Die Versicherungspraxis, 1955, S. 89 f.; W. Muth, Kritik am Bonus in der Kfz.-Versicherung, in: Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 11.6.1955; A. Reinhold, Beitragsrückvergütung in der Kfz.-Versicherung, in: VW, 10. Jg., 1955, S. 468; H. Ritterbach, Unterschiede der Prämienrückgewähr - ein Ansporn für den Wettbewerb?, in: Die Versicherungspraxis, 1955, S. 182 f.; W. Muth, Die Prämienrückvergütung für 1954 in der Kraftfahrtversicherung, in: Wirtschafts-Correspondent vom 19.1.1956; A. Reinhold, Beitragsrückvergütung in der Kfz.-Versicherung, in: VW, 11. Jg., 1956, S. 312 f.; S. Chabrowski, Kraftverkehrsversicherung unter der Lupe, in: ZfV, 8. Jg., 1957, S. 672; H. Wilms, Der Trick mit dem Bonus, in: Die Versicherungspraxis, 1958, S. 139 ff.; G.-J. Köthnig, Gedanken zur Bonus-Verordnung, in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 14 ff.

Erwähnen möchten wir jedoch den bekannten Rechtsstreit, in dem sich erstmals namhafte Juristen näher mit dem Bonus beschäftigten. Es ging darum, ob der Bundeswirtschaftsminister die Bonusverordnung rechtswirksam habe erlassen können. Hans Möller,¹⁾ Werner Weber²⁾ und Albert Ehrenzweig³⁾ gaben Gutachten ab.

Hans Möller war der Ansicht, der Bundesminister für Wirtschaft sei zum Erlaß der Verordnung PR Nr. 13/54 nicht berechtigt gewesen. Werner Weber und Albert Ehrenzweig bestritten diese Auffassung.

Nach langwierigen Auseinandersetzungen, die wir hier in den Einzelheiten übergehen wollen, konnte die Angelegenheit erst am 27. November 1961 vor dem Bundesgerichtshof in Karlsruhe unter dem Aktenzeichen II ZR 51/59 abgeschlossen werden. Dem Bundesminister für Wirtschaft wurde bestätigt, daß er seine Rechtssetzungsbefugnis nicht überschritten und er sich innerhalb der Ermächtigung nach § 2 Abs. 1 des Preisgesetzes⁴⁾ gehalten habe.

1) Vgl. H. Möller, Rechtsgutachten über die Rechtsgültigkeit der Verordnung PR 13/54 über Beitragsermäßigungen in der Kraftfahrthaftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung, in: Johann H. v. Brunn, Die Tarifbindung in der Kraftfahrtversicherung, Köln-Berlin 1956, S. 67 ff.

2) Vgl. w. Weber, Rechtsgültigkeit der Bonusverordnung, in: VW, 10. Jg., 1955, S. 599 ff.

3) Vgl. A. Ehrenzweig, Nochmals: Rechtsgültigkeit der Bonusverordnung, in: VW, 11. Jg., 1956, S. 33 ff.

4) § 2 Abs. 1 des Übergangsgesetzes über Preisbildung und Preisüberwachung (Preisgesetz) vom 10. April 1948 lautet: "Die für die Preisbildung zuständigen Stellen (...) können Anordnungen und Verfügungen erlassen, durch die Preise, Mieten, Pachten, Gebühren und sonstigen Entgelte für Güter und Leistungen jeder Art, ausgenommen Löhne, festgesetzt und genehmigt werden, oder durch die der Preisstand aufrechterhalten werden soll."

Dieser Rechtsstreit und die vielen Stellungnahmen zur Verordnung PR Nr. 13/54 in den einzelnen Publikationsorganen lenkten die Aufmerksamkeit erneut auf die tariflichen Probleme der deutschen Kraftfahrtversicherung. Stets wurde auf die unbefriedigenden Lösungen hingewiesen und baldige Abhilfe gefordert. Besonders die Freigabe des Einheitstarifes stand wiederholt im Brennpunkt der Erörterungen, denn bei freien Prämien - so wurde argumentiert - würden die Versicherungsgesellschaften schon durch den Wettbewerb gezwungen, die vorhandenen Beanstandungen zu beseitigen.

Der Bundesverband der Deutschen Industrie hatte bereits in seiner Denkschrift vom 15. Juli 1954¹⁾ gedrängt, den Einheits-tarif abzuschaffen. Anstelle einheitlicher Durchschnittsprämien sollte von jeder einzelnen Gesellschaft eine individuelle Bedarfsprämie errechnet werden, von der man sich besonders für die schadenfreien Risiken eine Prämienverbilligung versprach. Bei der Diskussion fiel des öfteren das Wort von der "wagnis-getreuen Prämie". Mangels entsprechender versicherungswissenschaftlicher Untersuchungen war es manchmal nur als eine Parole aufzufassen und nicht als Einordnung in eine wissenschaftliche Kategorie.

Die jahrelangen, unablässigen Bemühungen um die Freigabe des Einheitstarifes²⁾ führten schließlich im Jahre 1959 zu einem ersten konkreten Ergebnis. Das bisherige Festpreissystem erschien nicht länger mit den wirtschaftspolitischen Grundsätzen der Bundesregierung vereinbar,³⁾ so daß der Bundeswirtschafts-

1) Abgedruckt bei J.H. von Brunn (Hrsg.), a.a.O., S. 239 - 245.

2) Vgl. Drucksachen Nr. 1365 und 1368, die im Jahre 1949 dem ersten Deutschen Bundestag vorgelegt wurden, sowie Sitzungsprotokoll des zweiten Deutschen Bundestages vom 14. Juli 1954; Ohne Verfasser, Freigabe der Prämie?, in: VW, 5. Jg., 1950, S. 147; M. Hein, Konkurrenzpreisbildung in der Kraftfahrtversicherung?, in: VW, 10. Jg., 1955, S. 366 ff.; H. Wilms, Kraftfahrzeughalter erörtern Prämienfreigabe, in: ZfV, 7. Jg., 1956, S. 190 ff.

3) Vgl. Ohne Verfasser, Die Prämien in der Kfz.-Versicherung, in: ZfV, 10. Jg., 1959, S. 727 f.; Ohne Verfasser, Die Zukunft der Kfz.-Tarife, in: ZfV, 10. Jg., 1959, S. 728.

minister sich in der Verordnung PR Nr. 15/59 vom 19. Dezember 1959¹⁾ entschließen mußte, die Prämien des Einheitstarifes zum 1. Januar 1962 freizugeben.²⁾ Bis dahin wurde eine Übergangsregelung geschaffen.

Die neue Verordnung brachte wichtige Änderungen, die ihren Einfluß auf die Folgezeit - insbesondere auf die künftige Konzeption des Schadenfreiheitsrabattes - nicht verfehlten. So ist vor allen Dingen festzuhalten, daß die Schranken der Betonklausel aufgehoben wurden und volle Freizügigkeit für die Versicherungsnehmer eintrat. Darüber hinaus entfiel das bisher starre System der Ausschüttung. Den Versicherungsgesellschaften wurde die Wahl gelassen, entweder am seitherigen Verfahren festzuhalten bzw. nunmehr auch an die schadenbehafteten Verträge Rückvergütungen zu verteilen,³⁾ oder aber ab sofort den technischen Überschuß nach der Dauer der Schadenfreiheit zu staffeln und ihn - das war ebenfalls ein Novum - zusammen mit dem Bonus zu verteilen. Von dieser letztgenannten Möglichkeit machten 69 Versicherer mit 91,3 % Prämienanteil Gebrauch.⁴⁾

Bei Inkrafttreten der Verordnung PR Nr. 15/59 verlor der Mehrheitsnachlaß⁵⁾ seine Gültigkeit, nachdem es sich herausgestellt hatte, daß er kalkulationstechnisch nicht zu ver-

-
- 1) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 249 vom 30. 12. 1959.
 - 2) Bereits am 1. Januar 1960 wurden die Prämien der Gepäck- und namentlichen Kraftfahrtunfall-Versicherung freigegeben. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser beiden Versicherungszweige ist so gering, daß eine sofortige Entlassung aus der Preisbindung unbedenklich erschien (vgl. § 1 der Verordnung PR Nr. 15/59).
 - 3) Nach § 6 Abs. 2 der Verordnung PR Nr. 15/59 durften schadenbehaftete Verträge mit technischen Überschüssen bedacht werden, wenn der Überschuß mehr als 15 % der Beitragseinnahme betrug.
 - 4) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 148 vom 4. August 1960.
 - 5) Der 25 fache Prämiennachlaß für Kriegs- und Schwerbeschädigte sowie Körperbehinderte (vgl. Ziff. 6 der Grundregeln des Einheitstarifes 1960) wurde aus sozialen Gründen beibehalten. Für die Beförderung von Treibstoff und Heizöl mußte fortan ein Prämienzuschlag erhoben werden (vgl. Kennziffer: 441, 541, 642, 742, 842, 805, 505 und 705 des Einheitstarifes 1960).

treten war.¹⁾ Zum Ausgleich wurde eine Übergangslösung geschaffen, die es den Versicherern freistellte, die bislang anspruchsberechtigten Versicherungsnehmer in die höchste Ausschüttungsklasse einzustufen.²⁾ In vielen Fällen betrug die Vergütung nach dem neuen Verfahren 50 und mehr Prozent.

Die Verteilung solch namhafter Beträge kam besonders den Kompositversicherern im Wettbewerb mit den übrigen Versicherungsgesellschaften zugute. Es gelang ihnen - allerdings nur für die langjährig unfallfreien Versicherungsnehmer -, die gleichen hohen Ausschüttungssätze wie die Spezialversicherer anzubieten. Damit war für die guten Risiken kaum noch ein Grund zum Versichererwechsel gegeben. Die nachstehende Übersicht vermittelt ein Bild der gemeinsamen Ausschüttungen von Bonus und technischem Überschuß:

-
- 1) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 94 f.
Eine Untersuchung der Haftpflichtschadenquoten bei Mehrheitsnachlaßempfängern im Jahre 1956 hatte folgendes Ergebnis:

Behördenfahrzeuge	112,0 %
Fahrzeuge öffentl. Anstalten	99,2 %
Firmenfahrzeuge	117,2 %
beamteneigene Fahrzeuge etc.	73,2 %
angestellteneigene Fahrzeuge etc.	89,4 %.

(Vgl. Ohne Verfasser, Probleme der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 13 Jg., 1958, S. 416)

- 2) Vgl. § 5 Abs. 3 i.V.m. § 6 Abs. 1 Satz 3 der Verordnung PR Nr. 15/59.

Tabelle Nr. 7

Prämienrückvergütung (Bonus + technischer Überschuß) in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung für das Kalenderjahr 1959¹⁾

Unternehmen	Verteilungs- art ²⁾	Ausschüttung in Prozent der Jahres- prämie bei einem schadenfreien Verlauf von .. Jahren (Bonus + technischer Überschuß)					
		1	2	3	4	5	6 u. mehr Jahre
Aachen-Leipziger	nur Bonus	10	20	20	20	20	
Aachen und Münchener Feuer	III	10	20	30	35	40	
Adler Feuer	III	25	35	55	55	55	
Adriatische	nur Bonus	10	20	20	20	20	
Agrippina Allgemeine	nur Bonus	10	20	20	20	20	
Alba Allgemeine	nur Bonus	10	20	20	20	20	
Albingia	III	10	20	30	40	50	
Allgem. Vers.-AG d. Dt. Beamten-Vers.	nur Bonus	10	20	20	20	20	
Allianz	III	10	20	30	40	50	
Bad. Gemeinde-Vers.- Verband	II	45	55	65	65	65	
Barmenia Allgem.	nur Bonus	10	20	20	20	20	
Bayerischer Ver- sicherungsverband	III	10	20	30	30	40	50
Bayerische Ver- sicherungsbank	III	10	20	30	40	50	50
Berlinische Feuer	III	10	20	30	40	50	
Brandaris	nur Bonus	10	20	20	20	20	
Colonia	III	10	20	30	40	50	
Concordia Feuer	II	32	42	52	52	52	
Condor	II	20	30	40	40	40	40
Cosmos	nur Bonus	10	20	20	20	20	

1) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 148 vom 4. August 1960.

2) Methode I : Gleichmäßige Verteilung an alle Versicherungs-
nehmer.

Methode II : Gleichmäßige Verteilung an alle schadenfreien
Versicherungsnehmer.

Methode III : Gestaffelte Verteilung nach der Dauer des
schadenfreien Verlaufs.

Fortsetzung:

Unternehmen	Verteilungs- art	Ausschüttung in Prozent der Jahresprämie bei einem schadenfreien Verlauf von ... Jahren (Bonus + techn. Überschuß)					
		1	2	3	4	5	6 u. mehr Jahre
Deutsche Eisenbahn- vers.-Kasse	nur Bonus		10	20	20	20	20
Deutscher Herold	III	10	20	30	40	50	50
Deutscher Lloyd	III		10	20	25	30	40
Deutsche Sachvers. Eigenhilfe	III	10	10	20	30	40	50
Eidgenössische	nur Bonus		10	20	20	20	20
Erste Allgemeine	III		10	20	30	40	50
Feuerschadenverb. rhein.-westf. Zechen	II	31	41	51	51	51	51
Feuersozietät Berlin	III	10	20	30	30	40	50
Feuervers. Anstalt Saarland	nur Bonus		10	20	20	20	20
Frankfurter	III	10	20	30	40	50	50
Friedrich-Wilhelm Magdeburger	nur Bonus		10	20	20	20	20
Gemein. Haftpfl. Vers. Anst. d. land- u. forstw. Berufsgen. Darmstadt	II	35	45	55	55	55	55
Gerling-Konzern	III	10	20	30	40	50	50
Gladbacher Feuer	III		10	20	30	40	50
Gothaer Allgemeine	II	15	25	35	35	35	35
Gothaer Feuer	III		10	20	30	40	50
Haftpfl. Unterst.Kasse kraftf. Beamter	II	28	38	48	48	48	48
Haftpfl. Verb. d. Deutsch. Industrie	II	25	35	45	45	45	45
Haftpfl. Vers.Anst. d. Braunsch. landw. Be- rufsgenossenschaft	I	50	60	70	70	70	70
Hamburg-Bremer Feuer	III		10	20	30	40	50
Hamburger Phönix	III		15	25	30	40	50

Fortsetzung:

Unternehmen	Verteilungs- art	Ausschüttung in Prozent der Jahresprämie bei einem schaden- freien Verlauf von ... Jahren (Bonus + technischer Überschuß)					
		1	2	3	4	5	6 u. mehr Jahre
Helvetia	nur Bonus		10	20	20	20	20
Hessen-Nassauische Vers.-Anstalt	III	20	30	50	50	50	50
Iduna-Germania	III		10	20	30	45	45
Insurance Comp. of North-America	nur Bonus		10	20	20	20	20
Interunfall	III		10	20	30	40	50
Kölnische Sachvers.	nur Bonus		10	20	20	20	20
KRAVAG	nur Bonus		10	20	20	20	20
Landw. Haftpfl. u. Unfallvers. Karlsruhe	III	10	20	30	30	30	30
Landw. Haftpfl. Vers. Verein Itzehoe	I	51	61	71	71	71	71
Landw. Vers. Verein Münster	II	30	40	50	50	50	50
Leipziger Feuer	III		10	20	30	40	50
Lippische Landes- brandvers. Anstalt	III	20	30	40	50	60	70
Magdeburger Feuer	III		20	35	35	35	35
Mannheimer	nur Bonus		10	20	20	20	20
Mecklenburgische	III	20	30	40	40	50	60
Münchener Verein	III	10	10	20	30	40	50
National	III		10	20	30	40	50
National Union Fire	nur Bonus		10	20	20	20	20
Nord-Deutsche	nur Bonus		10	20	20	20	20
Nordstern	III		10	20	30	40	50
Nürnberger	III		10	20	30	40	40
Öffent. Lebensvers. Braunschweig	III	45	55	65	75	75	75
Öffent. Lebensvers. Anst. Oldenburg	II	20	30	40	40	40	40

Fortsetzung:

Unternehmen	Verteilungs- art	Ausschüttung in Prozent der Jahresprämie bei einem schaden- freien Verlauf von ... Jahren (Bonus + technischer Überschuß)					
		1	2	3	4	5	6 u. mehr Jahre
Öffentl. Vers.Anst. Badischer Spark.	III	5	10	20	30	40	50
Provinz. Feuervers. Anst. Rheinprovinz	III	10	20	30	40	50	75
Provinz. Lebensvers. Hannover	III	10	20	30	40	50	60
Provinz. Lebensvers. Anst. Westfalen	III	10	20	30	40	50	60
Provinz. Vers. Anst. Schleswig-Holstein	II	35	45	55	55	55	55
Raiffeisen- u. Volks- banken-Vers.	III	10	30	50	50	50	50
Rheinland	III		10	40	40	40	40
Saarbrücker (SAVAG)	nur Bonus		10	20	20	20	20
Saar-Rhein	nur Bonus		10	20	20	20	20
Saar-Union	nur Bonus		10	20	20	20	20
Schlesische Feuer	III		10	20	30	40	50
Schweiz. National	nur Bonus		10	20	20	20	20
Securitas	III		10	20	30	40	50
Thuringia	nur Bonus		10	20	20	20	20
Transatlantische	III		10	20	30	40	50
Union und Rhein	III		10	20	30	40	50
Vereinigte Haftpfl. Hannover	III	18	25	35	45	55	65
Vers. Verein d. Kraftfahrlehrer	III	39	49	59	69	69	69
Vers. Verein d. Kraftwarenbesitzer	nur Bonus		10	20	20	20	20
Victoria Feuer	III	10	10	20	30	40	50
Winterthur Unfall	III		20	40	40	40	40
Württ. u. Badische Vereinigte	III	5	15	25	40	45	50

Fortsetzung:

Unternehmen	Verteilungs- art	Ausschüttung in Prozent der Jahresprämie bei einem schaden freien Verlauf von .. Jahren (Bonus + technischer Überschuß)					
		1	2	3	4	5	6 u. mehr Jahre
Württembergische Feuer	III		10	20	30	40	50
Württembergische Gem. Vers. Verein	II	45	55	65	65	65	65
Zenith	nur Bonus		10	20	20	20	20
Zentraleuropäische	III	10	20	30	35	40	50
Zürich	III		10	20	30	40	50

Die neue Ausschüttungsmethode zeigte einen weiteren Vorteil: Es gelang auf diese Weise, die Prämienanhebungen im Einheits-
tarif 1960 für die guten Risiken abzuschwächen bzw. teilweise
sogar zu kompensieren. Damit traf die Verteuerung hauptsäch-
lich die Unfalltypen und Anfänger. Diese Umverteilung ließ
sich bei entsprechender Argumentation in der Öffentlichkeit
rechtfertigen, so daß kaum Bedenken gegen die neuerliche Prä-
mienerhöhung geltend gemacht wurden.

Die Staffelmethode bewährte sich in der Praxis. Für das Kalen-
derjahr 1960 wurden ähnliche Sätze gewährt.¹⁾

Von dieser Entwicklungstendenz hoben sich die Ausschüttungen im
Kalenderjahr 1961 scharf ab. Sie wiesen ein plötzliches Absinken
der Verteilung technischer Überschüsse auf. Nur 42 der 98
Kraftfahrtversicherer waren in der Lage, über den gesetzlich
vorgeschriebenen Bonus hinaus technische Überschüsse zu ver-
teilen.²⁾

1) Vgl. S. 328 dieser Arbeit.

2) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 233 vom 11. Dezember 1962.

Im Jahre 1959 waren es noch 64 Gesellschaften gewesen. Die wirtschaftliche Bedeutung der Staffelmethode verblaßte mangels ausschüttungsfähiger Beträge.

Tabelle Nr. 8

Die Verteilung technischer Überschüsse in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung für das Kalenderjahr 1961¹⁾

Unternehmen	Verteilungsart ²⁾	Ausschüttung in Prozent der Jahresprämie bei einem schaden- freien Verlauf von ... Jahren						
		1	2	3	4	5	6 u. mehr Jahre	
<u>I. Aktiengesellschaften</u>								
Alba Allgemeine	II	20	20	20	20	20	20	
Deutscher Herold	III	15	10	30	40	50	50	
Deutsche Sachvers.- Eigenhilfe	III	15	15	15	15	30	45	
Friedrich-Wilhelm- Magdeburger	III	-	-	-	10	20	30	
Gothaer Allgemeine	II	20	20	20	20	20	20	
Leipziger Feuer	III	-	-	-	10	10	10	
Magdeburger Feuer	III	10	5	10	20	30	30	
Motag	II	25	25	25	25	25	25	

1) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 233 vom 11. Dezember 1962.

Die Versicherungsgesellschaften sind von uns nach ihrer Rechtsform aufgegliedert worden.

2) Methode I: gleichmäßige Verteilung an alle Versicherungsnehmer, ohne Rücksicht auf den Schadenverlauf der Verträge.

Methode II: gleichmäßige Verteilung nur an Versicherungsnehmer mit schadenfreien Verträgen im letzten Kalenderjahr. (Soweit der technische Überschuß bei den einzelnen Unternehmen 21 v. H. der verdienten Beiträge übersteigt, ist der darüber hinausgehende Anteil in jedem Falle nach der Verteilungsart I auszuschütten)

Methode III: gestaffelte Verteilung nach der Dauer des schadenfreien Verlaufes der Verträge.

Fortsetzung:

Unternehmen	Verteilungs- art	Ausschüttung in Prozent der Jahresprämie bei einem schaden- freien Verlauf von ... Jahren					
		1	2	3	4	5	6 u. mehr Jahre

Aktiengesellschaften

Münchener Verein	III	10	10	10	20	30	30
Nürnberger Allgem.	III	10	-	-	10	20	30
Raiffeisen- u. Volks- banken-Versicherung	III	10	15	25	25	25	25
Securitas	III	-	-	-	10	10	10
Zentraleuropäische	III	7	-	-	10	20	30

II. Öffentlich-rechtliche Versicherer

Badischer Gemeinde- Vers.-Verband	II	45	45	45	45	45	45
Bayer. Versicherungs- Verband	III	20	20	20	30	40	50
Feuersozietät Berlin	III	10	10	10	20	25	30
Gemeinn. Haftpfl. Vers. Anst. d. land.-u. forstw. Berufsgen. Darmstadt	II	25	25	25	25	25	25
Haftpfl. Vers. Anst. d. Braunschweig. landw. Berufsgenossenschaft	II	18	18	18	18	18	18
Hessen-Nassauische Vers.-Anstalt	III	20	20	30	30	30	30
Lippische Landesbrand Vers.-Anstalt	III	20	20	20	30	40	50
Öffentl. Lebensvers. Braunschweig	III	35	40	40	50	55	55
Öffentl. Lebensvers. Anst. Oldenburg	II	25	25	25	25	25	25
Öffentl. Versich.- Anst. Badischer Spark.	III	2,5	-	-	10	20	30
Provinzial Lebensvers. Hannover	III	20	15	10	20	30	40

Fortsetzung:

Unternehmen	Verteilungs- art	Ausschüttung in Prozent der Jahresprämie bei einem schaden- freien Verlauf von .. Jahren						
		1	2	3	4	5	6 u. mehr Jahre	

Öffentlich-rechtliche Versicherer

Provinzial-Feuer-Vers. Anst. Rheinprovinz	III	-	10	10	20	30	30	
Provinzial Lebensvers. Anst. Westfalen	III	-	-	-	10	20	25	
Provinzial Vers. Anst. Schleswig-Holstein	II	35	35	35	35	35	35	

III. Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit

Adler Feuer	III	15	15	15	20	20	20	
Bruderhilfe	II	50	50	50	50	50	50	
Concordia Feuer	II	30	30	30	30	30	30	
Dtsche. Eisenbahn- Vers. Kasse	III	30	35	30	45	45	55	
Feuerschadenverband rhein.-westf. Zechen	II	55	55	55	55	55	55	
Haftpfl.-Unterstützungs- Kasse kraftf. Beamter	III	10	20	30	40	50	55	
Haftpfl. Verb. d. Dtsch. Industrie	III	25	43	43	43	43	43	
KRAVAG	III	-	-	5	10	20	30	
Landw. Haftpfl. Vers. Verein Itzehoe	I	40	40	40	40	40	40	
Landw. Versich. Verein Münster	II	33	33	33	33	33	33	
Mecklenburgische	III	20	20	20	20	30	30	
Vereinigte Haftpfl. Vers. Hannover	III	10	-	-	10	20	30	
Versich. Verein d. Kraftfahrlehrer	III	38	38	38	48	48	55	
Württ. Gemeinde- vers.-Verein	II	58	58	55	55	55	55	

=====

Es fällt auf, daß in der Übersicht hauptsächlich Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit und öffentlich-rechtliche Anstalten zu finden sind. Die führenden deutschen Aktiengesellschaften fehlen fast gänzlich. Sie schütteten insgesamt gesehen nur 1 %¹⁾ ihrer verdienten Beiträge²⁾ aus. Im Vorjahr machte die Rückvergütung noch 6 %¹⁾ des Prämienvolumens aus. Die Vergleichszahl für Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit betrug 14,2 % (im Vorjahr 13,1 %) und bei den öffentlich-rechtlichen Anstalten 14,6 % (im Vorjahr 12,9%).¹⁾

Zur Erklärung dieser bemerkenswerten Tatsache ist anzuführen, daß die Rückvergütung für 1961 erst im Jahre 1962 ausbezahlt wurde, zu einem Zeitpunkt also, da eine Neugestaltung der Prämienrückgewähr bereits erfolgt war. Eine zusätzliche Ausschüttung technischer Überschüsse schien daher den meisten Aktiengesellschaften entweder aus wettbewerblichen Gründen nicht angebracht, oder sie besaßen effektiv keinen verteilungsfähigen Überschuß. Ob diese Tatsache bilanztechnisch als manipuliert zu gelten hat, mag dahingestellt bleiben. Eine Prämienregulierung im Sinne der Erzielung wagnisgetreuer Prämien fand jedenfalls nur noch bedingt statt.

Interessant ist, daß die geringe Ausschüttungsfreudigkeit der Aktiengesellschaften nicht zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung ihrer Marktstellung führte. Diese ver-

1) Vgl. Veröffentlichung des Bundesministers für Wirtschaft, in: Bundesanzeiger Nr. 233 vom 11. Dezember 1962.

2) Nach § 6 Abs. 2 der Verordnung PR Nr. 15/59 sind unter "verdienten Beiträgen" die Beitragseinnahmen zu verstehen, "die auf das Kalenderjahr entfallen." Näheres vgl. Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 111 f.

ringerte sich lediglich von 82,9 % im Jahre 1958¹⁾ auf 80,1 %.²⁾

Tabelle Nr. 9

Prämieneinnahme und Marktanteil der deutschen Kraftfahrtversicherer
im Jahre 1961 aufgegliedert nach ihrer Rechtsform³⁾

Rechtsform	Prämieneinnahme in Mio D.-Mark	Marktanteil in v. H. der Prämieneinnahme
Aktiengesellschaften	1.842	80,1
Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit	292	12,7
Öffentl.-rechtliche Versicherer	166	7,2
Total	2.300	100,0
=====	=====	=====

Damit zeigt sich deutlich, daß es zum damaligen Zeitpunkt vorteilhafter war, die Marktlage geschickt auszunutzen, als die Prämien möglichst wagnisgetreu abzustufen.⁴⁾ Die einzelnen Versicherungsnehmer hatten keine Marktübersicht, und die

- 1) Vgl. S. 124 dieser Arbeit (Tabelle Nr. 6).
- 2) Vgl. Veröffentlichung des Bundesministers für Wirtschaft, in: Bundesanzeiger Nr. 233 vom 11. Dezember 1962.
- 3) Zusammengestellt nach der Veröffentlichung des Bundesministers für Wirtschaft, in: Bundesanzeiger Nr. 233 vom 11. Dezember 1962.
- 4) Eine ähnliche Situation war zu beobachten, als 1954 bei Einführung der festen Beitragsermäßigung die Ausschüttung technischer Überschüsse ebenfalls schlagartig zurückging (vgl. S. 123 dieser Arbeit).

staatlichen Stellen trugen zu einer schnellen Aufklärung wenig bei.¹⁾ Grundlegende Marktverschiebungen waren daher nicht zu erwarten.

Die Tarifstruktur blieb im Prinzip unverändert. Die letzten Jahre des Einheitstarifes sollten nicht zu Experimenten benutzt werden.

Das Hauptgewicht lag bei der juristischen und verwaltungsmäßigen Ausgestaltung des Bonus und des technischen Überschusses. Hellmut Bormann, Paul Cuntz und Ernst-Gerhard Völker verfaßten einen ausführlichen Kommentar.²⁾

Auch in allgemeinen Publikationen wurde der rechtlichen Struktur der Rückvergütung reges Interesse entgegenge-

1) Nach § 12 Abs. 1 Ziff. 3 der Verordnung PR Nr. 15/59 sind die deutschen Versicherungsgesellschaften verpflichtet, das Ausmaß ihrer Beitragsermäßigung aus technischem Überschuß im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

Die dort im Laufe der Zeit erfolgten Bekanntmachungen lassen eine leichte und umfassende Orientierung der Versicherungsnehmer nicht zu, so daß der Bundesminister für Wirtschaft üblicherweise eine Zusammenstellung anfertigte und sie der Öffentlichkeit übergab. Dies erfolgte für das Abrechnungsjahr 1961 erst am 11. Dez. 1962 (vgl. Bundesanzeiger Nr. 233 vom 11. Dezember 1962), obwohl ihm die Unterlagen bereits seit dem 30. Juni 1962 (vgl. § 12 Abs. 1 Ziff. 2 der Verordnung PR Nr. 15/59) vorlagen.

2) Vgl. H. Bormann, P. Cuntz und E.-G. Völker, Die Neuordnung der deutschen Kraftfahrtversicherung, Frankfurt/Main 1961.

bracht,¹⁾ - ein Zeugnis für die weittragende Bedeutung der Verordnung PR Nr. 15/59.

-
- 1) Vgl. Ohne Verfasser, Zur Neuordnung in der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 35 f.;
H. Bormann, Die Neuordnung der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 131 ff. und S. 189 ff.;
A. Reinhold, Beitragsrückvergütung in der Kraftfahrtversicherung unter Berücksichtigung der Verordnung PR Nr. 15/59, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 204;
B. Baehring, Die Konkurrenz hat schon begonnen, in: Handelsblatt vom 13./14. 5. 1960;
R. Herlt, Geschenke an den Kraftfahrer, in: Die Welt vom 23. 5. 1960;
J. Stelzer, Bonus und Rückvergütung nach § 4 der VO PR 15/59, in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 408 f.;
W. Seuß, Echter Wettbewerb in der Kraftfahrtversicherung?, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 19. 8. 1960;
Ohne Verfasser, Die Praxis in der K - Versicherung aus der Sicht der neuen VO, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 534 ff.;
E. Meyer, Die Kraftfahrtversicherung - gestern, heute und morgen, in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 693 ff.;
H. Wilms, Die Prämienrückvergütung und der Wettbewerb, in: Die Versicherungspraxis, 1960, S. 161 ff.;
H. Obergethmann, Die öffentliche Meinung zu den Rückvergütungsstaffeln, in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 751 f.;
M. Schultz, Nachmeldung von Bagatellschäden, in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 784 f.;
H. Krohn, Die Kraftfahrzeugprämie heute, in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 813 f.;
L. Arps, Wettbewerb um schadenfreie Fahrer, in: Kölner Stadt-Anzeiger vom 3. 11. 1960;
J. Zapf, Rückvergütungssysteme im Wettbewerb, in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 847 f.;
K. Eickstädt, Nachmeldung von Bagatellschäden, in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 877;
H. Schilling, Prämienrückvergütung oder Rabatt für Selbstbeteiligung?, in: ZfV, 12. Jg., 1961, S. 16;
H. Neumann, Der Ehrliche muß leiden, in: Kölner Stadt-Anzeiger vom 4./5. 2. 1961;
J. Stelzer, Nochmals Bonus und Rückvergütung nach § 4 der VO PR 15/59, in: ZfV, 12. Jg., 1961, S. 156 f.;
A. Reinhold, Beitragsrückvergütung in der Kraftfahrtversicherung für das Kalenderjahr 1960 unter Berücksichtigung der VO PR 15/59, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 222;
K.-H. Münnich, Nochmals Bonus und Rückvergütung nach § 4 der VO PR 15/59, in: ZfV, 12. Jg., 1961, S. 308;
J. Stelzer, Verjährung bei Anspruch aus Bonus und Prämienrückvergütung in der KFZ - Versicherung, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 574 ff.;
R. Elbertzhagen, Keine Kavaliere auf Parkplätzen? Fahrerflucht nach leichten oder schweren Blebschäden, in: Kölner Stadt-Anzeiger vom 13. 9. 1961;
R. Elbertzhagen, Die honorierte Unfallflucht, in: Kölner Stadt-Anzeiger vom 14. 9. 1961.

Hatten sich bislang die Vertreter der Versicherungswissenschaft bei der Beurteilung der Prämienrückgewähr in der deutschen Kraftfahrtversicherung zurückgehalten, so beeinflussten sie jetzt die Diskussion ganz entscheidend.

Sie beschäftigten sich zum ersten Male eingehend mit dem Wesen des Bonus¹⁾ und bezogen auch zu versicherungsmathematischen Problemen, vor allem zur Frage der Bedarfsdeckung ausführlich Stellung.²⁾ Als sehr bedeutungsvoll erwiesen sich die Untersuchungen von Max Gürtler über das subjektive Risiko in der Motorfahrzeugversicherung und dessen Erfassung durch den Bonus.³⁾ Dabei trat die Frage nach der wagnisgetreuen Prämie erneut in den Vordergrund der Betrachtungen,⁴⁾ die sich mit der Freigabe der Prämien zu einem lebenswichtigen Problem für die einzelnen Gesellschaften entwickelte; denn die Verantwortung für eine ausreichende Tarifikalkulation wurde ihnen nun von übergeordneter Stelle nicht mehr abgenommen.

-
- 1) Vgl. P. Braeß, Zur Theorie des "Bonus" in der Kraftfahrt-Versicherung, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 425 ff.; J. Mehring, Zur Bonustheorie in der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 594 f.; P. Braeß, Einige theoretische Betrachtungen zum Problem des Bonus in der Kraftfahrtversicherung, in: ZVersWiss, 50. Bd., 1961, S. 275 ff.; A. Tröbliger, Mathematische Untersuchungen zur Beitragsermäßigung in der Kraftfahrtversicherung, in: Blätter der DGVM, Bd. V, S. 327 ff.; W. Sachs, Der Nutzen des Bonus in der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 470 ff.
 - 2) Vgl. F. Gürtler, Der Prämienzuschlag für "Bonus" in der Kraftfahrt-Versicherung, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 494 ff.; A. Tröbliger, Die Kalkulation der festen Beitragsrückgewähr in der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 246 f.; M. Gürtler, Der Bonuszuschlag, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 539 ff.; A. Tröbliger, Die Kalkulation der Beitragsrückgewähr, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 802 ff.
 - 3) Vgl. M. Gürtler, Das subjektive Risiko in der Motorfahrzeugversicherung, in: ZVersWiss, 49. Bd., 1960, S. 203 ff.; M. Gürtler, Der Bonus als Mittel zur Erfassung des subjektiven Risikos, in: ZVersWiss, 50. Bd., 1961, S. 15 ff.
 - 4) Vgl. H. G. Enge, Risikogerechtigkeit der Prämien in der Kfz.-Versicherung, in: VW, 10. Jg., 1955, S. 368 ff.; E. Meyer, Die gerechte Prämie in der Kfz.-Versicherung, in: Der Volkswirt, 13. Jg., 1959, S. 490 ff.; K. Höfer, Das subjektive Risiko in der Kraftfahrtversicherung, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 69 f.

III. Die Freigabe des Einheitstarifes zum 1. Januar 1962 und die Einführung des Schadenfreiheitsrabattes

Der 1. Januar 1962 gilt als Markstein in der Geschichte der deutschen Kraftfahrtversicherung. An diesem Tage wurde die Prämiengestaltung auf ein neues Fundament gestellt und den Versicherungsgesellschaften die Kalkulation der Beiträge selbst überlassen.¹⁾ Um dieser Verpflichtung gewissenhaft nachkommen zu können, war ihnen eine zweijährige Vorbereitungszeit zugestanden worden, die vor allen Dingen dazu benutzt werden sollte, eine eigene aussagekräftige Statistik aufzubauen. Die Frist lief am 31. Dezember 1961 aus.

Grundlage der neuen Prämienbemessung bildete § 15 der Verordnung PR Nr. 15/59, der im Absatz 2 folgendes besagte: "Der Tarif muß unter Berücksichtigung der Interessen des Gemeinwohls der voraussichtlichen Gefahr Rechnung tragen. Er ist nach Gefahrengruppen zu ordnen und so auszugestalten, daß die Beiträge für eindeutig abgrenzbare und nach Gefahrenmerkmalen gleichartige Gruppen unter Berücksichtigung des Verwaltungskostenaufwandes und der Gemeinschaftsaufgaben der Versicherungsunternehmen gleich sind. Die Größe der Gefahrengruppen muß einen versicherungstechnischen Ausgleich ermöglichen."

Diese Bestimmungen waren weit gefaßt und legten den Gesellschaften - außer den allgemeinen versicherungstechnischen Vorschriften - keine Beschränkungen auf. Der Wettbewerb sollte sich frei entfalten und von der Ungerechtigkeit globaler Durchschnittsprämien zu sorgfältig ausgestalteten,

1) Vgl. § 13 der Verordnung PR Nr. 15/59.

wagnisgetreuen Prämien der einzelnen Versicherungsunternehmen führen. Aus diesem Grund entfiel auch die Pflicht zur Gewährung des bis dahin obligatorischen Bonus.¹⁾

Auf eine Verteilung technischer Überschüsse konnte hingegen nicht verzichtet werden,²⁾ damit weiterhin die Gelegenheit zur Berichtigung allgemein überhöhter Prämien bestand.³⁾ Insofern behielten die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen unverändert ihre Gültigkeit.⁴⁾

Die geplanten Tarife der einzelnen Versicherer waren genehmigungspflichtig. Auf diese Weise sollte verhindert werden, daß ein Versicherer im Drange des Wettbewerbs zu weit gehen und Prämien unter Bedarf anbieten würde, die den Schutz der Verkehrsoffer nicht mehr garantierten. Mit der selben Maßnahme galt es aber auch der Gefahr eines Versichertennotstandes zu begegnen, wenn einzelne Versicherungsgesellschaften aus geschäftspolitischen Erwägungen die Prämien bestimmter Tarifpositionen übergebührlich hoch ansetzten. In diesem Fall wäre dem Annahmewang nach § 5 PflVG, der einen prinzipiellen Kontrahierungszwang der Versicherungsunternehmen vorsieht, die materielle Grundlage entzogen worden.

Entsprechend § 15 Abs. 1 der Verordnung PR Nr. 15/59 hatten die deutschen Versicherungsunternehmen ihre neuen Tarife bis zum 30. September 1961 zur Prüfung vorzulegen. Als zuständige

1) Vgl. § 17 Abs. 1 der Verordnung PR Nr. 15/59.

2) Vgl. H. Bormann, P. Cuntz und E.-G. Völker, Die Neuordnung der deutschen Kraftfahrtversicherung, Ergänzungsband, Frankfurt am Main 1962, S. 97. (Im folgenden: "Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband")

3) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 126 f., 152 f.

4) Vgl. § 17 Abs. 1 der Verordnung PR Nr. 15/59.

Behörden kamen in Betracht: das Bundesministerium für Wirtschaft bzw. die für die Preisbildung maßgebende oberste Landesbehörde, sofern sich der Geschäftsbetrieb einer Versicherungsgesellschaft auf ein Bundesland beschränkte.¹⁾ Die genehmigten Prämiensätze waren verbindlich, d.h. Festpreise,²⁾ von denen auch an Brennpunkten des Wettbewerbs nicht abgewichen werden durfte.

Um von Zeit zu Zeit die Beitragssätze den wechselnden Verhältnissen anzupassen, sah § 16 der erwähnten Verordnung eine Korrekturmöglichkeit vor; Änderungsvorschläge mußten jedoch spätestens sechs Monate vor dem Zeitpunkt ihrer beabsichtigten Inkraftsetzung den maßgebenden Stellen unterbreitet werden. Theoretisch hätte daher die erste Prämienüberarbeitung bereits Mitte des Jahres 1962 Gültigkeit erlangen können.³⁾

Im § 15 Abs. 5 der Verordnung PR Nr. 15/59 bestimmte der Gesetzgeber, die Tarife ab 1. Januar 1962 auf einem eigens dafür geschaffenen Formblatt zu beantragen. Die entsprechenden Unterlagen veröffentlichte er im Bundesanzeiger Nr. 137 vom 20. Juli 1961.⁴⁾

Danach blieb es den Versicherern überlassen, ob sie in Zukunft eine feste Beitragsermäßigung gewährten. Von einem Schadenfreiheitsrabatt war im Verordnungstext *expressis verbis* nicht die Rede; andererseits enthielt er keine Vorschriften, die einer Einführung im Wege gestanden hätten.

1) Vgl. § 15 Abs. 1 der Verordnung PR Nr. 15/59.

2) Vgl. § 14 Abs. 3 der Verordnung PR Nr. 15/59.

3) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 149.

4) Mit den Durchführungserlassen vom 16. August 1961 und vom 14. November 1961 wurde es ergänzt. (Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 56 ff.)

Gegen Ende des Jahres 1961 wurden die neuen Tarife der Öffentlichkeit vorgelegt. Sie zeigten die erwarteten unterschiedlichen Beitragssätze der einzelnen Versicherungsgesellschaften, die sich auf Grund verschiedenartiger Bestandszusammensetzungen ergaben. Insofern hatte die allgemeine Konkurrenzlage bzw. der Wettbewerb unter den Versicherungsgesellschaften zum erwarteten Erfolg geführt.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ist die absolute Höhe der Beitragssätze der jeweiligen Versicherer unerheblich.¹⁾ Bedeutung hat für uns allein die Methode der Tarifierung und besonders die Frage, ob sie eine verfeinerte Erfassung der versicherten Gefahr bewirkte.

Aus primärtariflicher Sicht brachten die Unternehmenstarife freilich nichts Neues. Grundlagen der Prämieinstufung blieben im Prinzip weiterhin die Hubraumgröße der Motorräder, die Brems-PS-Zahl von Personenkraftwagen, die Sitzplatzzahl bei Omnibussen und die Nutzlast von Güterfahrzeugen.

Die entscheidenden Änderungen waren im sekundärtariflichen Bereich zu suchen. Erstmals wurde auf breiter Basis ein Schadenfreiheitsrabatt eingeführt. Da er mit der laufenden Prämienzahlung verrechnet wird, verringern sich automatisch die Versicherungssteuer²⁾ und die Vermittlerprovision,³⁾ denn sie sind beide prozentual nach dem effektiv gezahlten Versiche-

1) Einzelheiten vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 125 ff.; Ohne Verfasser, Wieviel kostet jetzt die Kraftfahrthaftpflicht-Versicherung?, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 20. Januar 1962.

2) Vgl. E.C. Heinrich, Der gute Autofahrer wird belohnt, in: Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung vom 3./4. Februar 1962.

3) Zum Ausgleich wurden die Vergütungen an die Vermittler erhöht (vgl. Verordnung PR Nr. 3/62 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 52/50 über Provisionen in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 52 vom 15. März 1962).

rungsbeitrag bemessen. Daraus resultierte eine allgemeine Senkung des Prämienniveaus, die beim Bonus nicht erreicht werden konnte.

Ein wichtiges Moment stellte die Höhe der Ausschüttung dar. Sie betrug bei fast¹⁾ allen deutschen Versicherern maximal 50 % - eine beträchtliche Ausweitung gegenüber dem bisherigen 20 %igen Bonussystem. Im Schadenfall entfiel nicht immer der gesamte Rabatt; langjährig unfallfreie Versicherungsnehmer wurden lediglich zurückgestuft, so daß sie nur gewisse Einbußen hinnehmen mußten.

Die verwaltungstechnische Ausgestaltung des Schadenfreiheitsrabattes war im Rahmen der "Besonderen Tarifbestimmungen des HUK-Verbandes über feste Beitragsermäßigungen bei schadenfreiem Verlauf (Schadenfreiheitsrabatt)" geregelt,²⁾ die eine Analogie zum bisher verwendeten Verfahren der Prämienermäßigung erkennen ließen. Sie enthielten keine maßgeblichen Neuerungen, wenn man z.B. von Vergünstigungen für den Versicherungsnehmer beim Fahrzeugwechsel³⁾ oder bei Schadenzahlungen nach dem Teilungsabkommen⁴⁾ absieht. Aus diesem Grund kann auf die vorhergehenden Bestimmungen verwiesen werden.

1) Vgl. S. 151 ff. dieser Arbeit.

2) Der interessierte Leser findet einen Abdruck bei: Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 116 ff.

3) Bislang mußte der Austausch beider Fahrzeuge im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang erfolgt sein (vgl. § 4 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 6 Abs. 3 der Verordnung PR Nr. 15/59); jetzt wurde dem Versicherungsnehmer ein Zeitraum von 6 Monaten zugestanden (vgl. Abs. 9 der Mustersatzung des HUK - Verbandes).

4) Zahlungen auf Grund von Teilungsabkommen sollten nach § 4 Abs. 6 letzter Satz der Verordnung PR Nr. 15/59 die Rückvergütung nicht beeinträchtigen. Diese Sollvorschrift wurde ab 1. Januar 1962 durch eine Mußvorschrift ersetzt (vgl. Abs. 3 Satz 1 der Mustersatzung des HUK - Verbandes). Ermessensentscheidungen der Versicherungsunternehmen entfielen fortan (vgl. J. Stelzer, Teilungsabkommen und die Beitragsermäßigung in der Kraftverkehrsversicherung, in: ZfV, 13. Jg., 1962, S. 574).

Als bedeutungsvoll stellte sich die Tatsache heraus, daß die meisten Versicherungsgesellschaften nicht nur eine Rabattstaffel verwendeten, sondern eine Vielzahl. Die Einstufung der einzelnen Versicherungsnehmer in die entsprechenden Staffeln hing von bestimmten primären Merkmalen ab, so daß erstmalig Grundzüge der primären und sekundären Tarifierungsmethode miteinander verknüpft wurden.

Die einzelnen Rabattklassen waren unterschiedlich und führten auf verschiedenen Wegen zum jeweiligen Höchstsatz. Wir erkennen drei Grundtypen, nämlich die Normalstaffel, die Landstaffel und die Beamtenstaffel.

Die Normalstaffel N wurde von 88¹⁾ der 95¹⁾ deutschen Kraftfahrtversicherer angeboten, und zwar in allen Sparten der Haftpflichtversicherung, die einen sinnvollen Einsatz des Schadenfreiheitsrabattes erwarten ließen.²⁾ Sie galt grundsätzlich für alle Versicherungsnehmer, die nicht in den Genuß der übrigen Staffeln gelangen konnten.

Bei der Mehrzahl aller Gesellschaften, und zwar bei 63³⁾ der genannten 88 Versicherer, fand in der Normalstaffel für das

1) Errechnet auf Grund der Zusammenstellung bei Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 126 ff.

2) Die Entscheidung über diese Frage war den einzelnen Versicherern selbst überlassen. (Vgl. Abs. 12 der Besonderen Tarifbestimmungen des HUK - Verbandes über feste Beitragsermäßigungen bei schadenfreiem Verlauf (Schadenfreiheitsrabatt) Normalstaffel N, Sonderstaffel L und Sonderstaffel B)

Üblicherweise wurden keine Rabatte gewährt in Versicherungszweigen, die ein relativ niedriges Prämienaufkommen pro Vertrag oder eine verhältnismäßig geringe Schadenhäufigkeit aufweisen. Hierzu rechnen z.B. Mopeds, Krafträder (Ausnahme: Gerling-Konzern, Gothaer Allgemeine, Gothaer Feuer Versicherungsbank, Leipziger Feuer), landwirtschaftliche Zugmaschinen, Sonderfahrzeuge, Anhänger und Auflieger, tariffreie Wagnisse.

3) Ermittelt nach der Übersicht von Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 100 f.

erste schadenfreie Kalenderjahr keine Rabattgewährung statt.
Nach dem zweiten Jahr kam erstmals eine Quote von 10 % zur Ausschüttung, die dann kontinuierlich um 10 % pro Jahr anwuchs, bis im 6. Kalenderjahr die Höchststufe von 50 % der Prämienzahlung erreicht wurde.

Prinzipiell ergibt sich daraus folgende Übersicht:

Rabattstaffel N oder Normalstaffel

Dauer des schadenfreien und ununterbrochenen Verlaufs	Rabattklasse	Schadenfreiheitsrabatt in %
weniger als ein Kalenderjahr	0	0
ein Kalenderjahr	1	0
zwei Kalenderjahre	2	10
drei "	3	20
vier "	4	30
fünf "	5	40
sechs und mehr Kalenderjahre	6	50

Die Rückstufung im Schadenfall vollzog sich vorwiegend¹⁾ wie folgt:
bei einem Schaden im Kalenderjahr
um zwei Rabattklassen,²⁾
bei zwei Schäden im Kalenderjahr
um weitere drei Rabattklassen
und bei drei und mehr Schäden im Kalenderjahr
auf Rabattklasse 0.

-
- 1) Insgesamt verfahren 53 der deutschen Kraftfahrtversicherer nach diesem System (vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 100).
 - 2) Eine einzige Versicherungsgesellschaft, die Gothaer Feuerversicherungsgesellschaft, stufte nicht nach Rabattklassen sondern nach Kalenderjahren zurück (vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 128). Dies kann sich für besonders langjährig unfallfreie Versicherungsnehmer im Schadenfall günstig auswirken, da sie u.U. den gleichen Schadenfreiheitsrabatt von 50 % auch weiterhin erhalten.

Diese Ausführungen sollen nur als allgemeiner Hinweis gelten. Die Vielfalt der in der Praxis verwendeten Varianten ist sowohl hinsichtlich der Rückstufung als auch des gewährten Rabattes aus nachstehender Zusammenstellung zu entnehmen:

Systeme der Normalstaffel¹⁾

Staffelung	Rückstufung	Zahl der Versicherungsgesellschaften
10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kalenderjahr (Kj.) um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	53
10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 1 weitere Rabattklasse, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0.	2
10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im Kj. um 2 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	2

1) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 100 ff. Die Übersicht ist der Vollständigkeit halber von uns ergänzt worden.

Fortsetzung:

Staffelung	Rückstufung	Zahl der Versicherungs- gesellschaften
10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen bei zwei Schäden im Kj. um 2 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	 3
20,20,25,30 und 40 v.H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	 1
10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	 1
15,20,25,35 und 50 v.H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	 1
20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	 1

Fortsetzung:

Staffelung	Rückstufung	Zahl der Versicherungs- gesellschaften
20 und 40 v.H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um eine Rabattklasse, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
20 und 40 v.H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
20 v. H., einsetzend nach dem 2. Jahr	bei einem Schaden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	4
10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im Kj. um 2 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
5,10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im Kj. um 1 weitere Rabattklasse, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1

Fortsetzung:

Staffelung	Rückstufung	Zahl der Versicherungs- gesellschaften
10,20,30,35,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im Kj. um 2 weitere Rabattklassen, bei drei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei vier und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0.	1
10,15,25,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
5,10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
10,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 2 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
10,20 und 30 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im Kj. um 2 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1

Fortsetzung:

Staffelung	Rückstufung	Zahl der Versicherungs- gesellschaften
10,30 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	2
10,20 und 40 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im Kj. um 1 weitere Rabattklasse, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
10,15,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
5,15,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1

Fortsetzung:

Staffelung	Rückstufung	Zahl der Versicherungs- gesellschaften
10,15,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
10 v. H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
in DM berechnet, einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
=====		

Wir stellen fest, daß 19 Gesellschaften bereits nach dem ersten schadenfreien Kalenderjahr einen Rabatt gewährten. Die Höchstausschüttung von 50 % konnte bei zwei Versicherungsunternehmen schon nach dem dritten Kalenderjahr erlangt werden. 7 Gesellschaften begnügten sich überhaupt mit einer maximalen Rabatthöhe von 10,20,30 oder 40 %.

Ebenso unterschiedlich war das Rückstufungssystem im Schadenfall, das diverse Stufen aufwies. Drei Versicherer machten jedoch keinen Gebrauch davon, so daß bereits der erste Schaden zum sofortigen Verlust des gesamten Rabattes auch bei langjährig unfallfreien Versicherungsnehmern führte. Näheres ist obenstehender Übersicht zu entnehmen. Die Normalstaffel enthielt somit eine stattliche Anzahl von Möglichkeiten.

Versicherungsnehmer, die in Orten unter 5 000 Einwohnern lebten,¹⁾ kamen mit ihrem Personenwagen oder Kombinationsfahrzeug in den Genuß einer meist schneller steigenden Rabattstaffel, der Landstaffel. Sie wurde von 67²⁾ der 95 Versicherer angeboten. Auf diese Weise erreichte ein Versicherungsnehmer in der Regel bereits nach dem 3. Kalenderjahr die Höchststufe.

Diese Staffel erübrigte sich bei solchen Versicherungsgesellschaften, die satzungs- oder statutengemäß ohnehin nur in ländlichen Bezirken arbeiteten. Andere Versicherungsunternehmen verzichteten gänzlich auf die Rabattstaffel L.

Die Mehrzahl aller Versicherungsgesellschaften, und zwar 63³⁾, wählten folgende Intervalle:

Rabattstaffel L oder Landstaffel

Dauer des schadenfreien und ununterbrochenen Verlaufs	Rabattklasse	Schadenfreiheitsrabatt in %
weniger als ein Kalenderjahr	0	0
ein Kalenderjahr	1	10
zwei Kalenderjahre	2	30
drei und mehr Kalenderjahre	3	50

- =====
- 1) Maßgebend für die Einstufung war der Wohnort bzw. Firmensitz des Versicherungsnehmers. Als Nachweis diente die Eintragung im Kraftfahrzeugbrief, hilfsweise die Mitteilung der Zulassungsstelle gemäß § 29 b Abs. 2 StVZO.
Den Tarifen der einzelnen Versicherungsgesellschaften wurde ein Ortsverzeichnis beigegeben, um eine genaue und übereinstimmende Einordnung sicherzustellen.
 - 2) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 105.
Eine dort erwähnte Versicherungsgesellschaft, die nur den Bonus gewährte, blieb unberücksichtigt.
 - 3) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 104.

Die Rückstufung im Schadenfall wurde häufig - nämlich bei 36¹⁾ der 67 Versicherungsgesellschaften - so gehandhabt, daß der Versicherungsnehmer für einen Schaden im Kalenderjahr um eine Rabattklasse, nach zwei und mehr Schäden in der gleichen Periode auf Rabattklasse 0 zurückversetzt wurde. Einzelheiten sind der folgenden Aufstellung zu entnehmen:²⁾

Sonderstaffel L
für Personen- und Kombinationswagen

Staffelung	Rückstufung	Zahl der Versicherungs- gesellschaften
10,30 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im KJ. um 1 Rabattklasse, bei zwei und mehr Schäden im KJ. auf Rabattklasse 0	36
10,30 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im KJ. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im KJ. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im KJ. auf Rabattklasse 0	4
10,30 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im KJ. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im KJ. um 1 weitere Rabattklasse, bei drei und mehr Schäden im KJ. auf Rabattklasse 0	14
10,30 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im KJ. um 2 Rabattklassen, bei zwei und mehr Schäden im KJ. auf Rabattklasse 0	5

1) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 104.

2) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 104 f.

Fortsetzung:

Staffelung	Rückstufung	Zahl der Versicherungs- gesellschaften
10,30 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im Kj. um 2 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
10,30 und 50 v. H., einsetzend nach dem 1. Jahr	pro Schadenfall jeweils um eine Rabattklasse	2
10,30 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 2 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
15,30 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
10,10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1

Fortsetzung:

Staffelung	Rückstufung	Zahl der Versicherungs- gesellschaften
20,30,40,45 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im Kj. um 2 weitere Rabattklassen, bei drei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei vier Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1

Es fällt auf, daß keine Versicherungsgesellschaft den Schadenfreiheitsrabatt schneller ansteigen ließ als in der erwähnten meistverwendeten Staffelung. Drei Gesellschaften zögerten die Höchststrabattierung freilich auf 5 und mehr Jahre hinaus.

Die L - Staffel basierte auf der Unterstellung, daß in Landgebieten eine geringere Verkehrsdichte herrsche und infolgedessen der Schadenverlauf relativ günstig sei. Das bewiesen eindeutig die Geschäftsergebnisse von Spezialversicherern, die ausschließlich in einer derartigen Region tätig waren. Um mit ihnen konkurrieren zu können, mußten die Kompositversicherer in Form der L - Staffel nachziehen, wenn sie nicht auf Grund ungerechtfertigt hoher Prämien alle ihre Landkunden verlieren wollten. So führte bereits hier der Wettbewerb zu einer Prämienabstufung.

Eine ähnliche Situation ergab sich bei der Versicherung von Fahrzeugen, die auf Gebietskörperschaften, Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts sowie deren Bedienstete zugelassen waren.¹⁾ Dieser Kreis von Versicherungsnehmern ist nach statistischen Erfahrungen durch einen besonders

1) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 107.

guten Schadenverlauf gekennzeichnet, so daß ein Anspruch auf noch größere Vergünstigungen berechtigt erscheint. Zu diesem Zweck wurde von 49¹⁾ der 95 deutschen Kraftfahrtversicherer die B- oder Beamten-Staffel eingeführt.²⁾

Es ist schwierig, für diese Sonderstaffel die am häufigsten verwendete Methode herauszufinden. Die Vielzahl der Systeme läßt keine eindeutige Entscheidung zu. Bei den führenden 17 deutschen Versicherungsgesellschaften diente nachstehende Staffelung als Grundlage für die Rabattierung:

Rabattstaffel B oder Beamtenstaffel

Dauer des schadenfreien und ununterbrochenen Verlaufs	Rabattklasse	Schadenfreiheits- rabatt in %
weniger als ein kalenderjahr	0	0
ein kalenderjahr	1	30
zwei und mehr kalenderjahre	2	50
=====		

Die Rückstufung erfolgte in analoger Weise zur L - Staffel; darüber hinaus wurden jedoch auch andere Kombinationen verwendet, die zusammen mit den unterschiedlichen Rabattsätzen - in einem Fall bis zum 6. kalenderjahr gestaffelt! - das Bild abrundeten:³⁾

1) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 107.

2) Um in den Genuß der Beamtenstaffel zu gelangen, haben nach Abs. 1 letzter Satz der Mustersatzung des HUK-Verbandes Bedienstete von Gebietskörperschaften, Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts ihr Dienstverhältnis auf einer vorgedruckten Bescheinigung nachzuweisen. Vgl. auch Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 120.

3) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 106 f.

Sonderstaffel B

Staffelung	Rückstufung	Zahl der Versicherungs- gesellschaften
30 und 50 v.H., ein- setzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	17
30 und 50 v.H., ein- setzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. auf Rabattklasse 0	2
10,30 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	18
10,30 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	3
10,30 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im Kj. um 1 weitere Rabattklasse, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	3
30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1

Fortsetzung:

Staffelung	Rückstufung	Zahl der Versicherungs- gesellschaften
30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei Schäden im Kj. um 2 weitere Rabattklassen	1
25 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 1 Rabattklasse, bei zwei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
10,10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1
10,20,30,40 und 50 v.H., einsetzend nach dem 1. Jahr	bei einem Schaden im Kj. um 2 Rabattklassen, bei zwei Schäden im Kj. um 3 weitere Rabattklassen, bei drei und mehr Schäden im Kj. auf Rabattklasse 0	1

=====

Fiel es dem einzelnen Versicherungsnehmer schon schwer, sich einen genauen Überblick über die jeweiligen Rabattstaffeln zu verschaffen, so mußte er noch zusätzlich beachten, daß verschiedene Gesellschaften überhaupt auf den Schadenfreiheitsrabatt verzichteten und lediglich technische Überschüsse gewährten. Ihr Tarifsystern entsprach dem der Tarifperiode des Einheitstarifes von 1951 - 1953. Folgende Versicherer sind

zu nennen:¹⁾

1. Alba Allgemeine
2. National Union Fire
3. Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse
4. Versicherungsverband der Kraftfahrlehrer
5. Versicherungsverband für Gemeinden und
Gemeindeverbände.

Weil diese Versicherungsunternehmen ihre Prämien nicht mit dem obligatorischen Rabattzuschlag belasteten, konnten sie sehr günstige Anfangsprämien bieten.

Der Vollständigkeit halber müssen wir noch zwei Versicherungsgesellschaften erwähnen, die am Bonusverfahren festhielten.¹⁾ So gewährte der Landwirtschaftliche Haftpflichtversicherungsverein Schleswig-Holstein einen Bonus von 20 % für zwei und mehr schadenfreie Jahre, der beim Eintritt eines Schadens verloren ging. Der Landwirtschaftliche Versicherungsverein Münster verteilte im ersten schadenfreien Jahr 20 %, nach zwei und mehr Jahren 40 %. Die Ausschüttung fiel auch hier im Schadenfall sofort weg.

Mit diesen Maßnahmen erschöpfte sich die Prämiendifferenzierung der einzelnen Versicherer aber keineswegs.

Erstmals in der Geschichte der deutschen Kraftfahrtversicherung wurde zum 1. Januar 1962 ein echter Malus eingeführt und in der Grundregel 10 Ziff. 2 der Allgemeinen Tarifbestimmungen verankert.²⁾ Da in Deutschland noch die praktischen Erfahrungen fehlten, blieb es den einzelnen Versicherungsunternehmen anheim-

1) Vgl. Bor ann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 126 ff.

2) Vgl. ebenda, S. 123.

gestellt, bei sog. schadenreichen Wagnissen¹⁾ eine bis zu 100 % höhere Mehrprämie zu fördern.²⁾

In der Hauptsache ging es darum, erst die Wirkungsweise des Malus zu erforschen und die Probleme der "Malus-Angst" zu analysieren. Auf bereits vorhandene Erkenntnisse der Versicherungswissenschaft konnte, ähnlich wie anfangs beim Bonus, nicht zurückgegriffen werden.

So war es jeder Versicherungsgesellschaft überlassen, auf eigene Faust Tarifpolitik zu betreiben. Sie hatte die Möglichkeit, mit billigen Anfangsprämien, die späterhin keinen oder einen vergleichsweise geringen Schadenfreiheitsrabatt vorsahen, besonders viele Neukunden zu gewinnen. Dabei durfte jedoch die Gefahr, daß im Zuge dieser Maßnahmen eine negative Auslese entstand und letztlich nur Anfänger und Unfalltypen versichert wurden, nicht übersehen werden. Andererseits konnte ein Versicherungsunternehmen durch billige Endprämien besonders die schadenfreien Versicherungsnehmer anlocken oder mit Hilfe eines rigoros durchgeführten Malus ihren Bestand systematisch durchforsten.

Praktische Auswirkungen einer sich hieraus anbietenden Marktstrategie ließen sich im täglichen Geschäftsbetrieb kaum beobachten, so daß plötzliche und tiefgreifende Marktverschiebungen -

1) Grundregel 10 Ziff. 2 Satz 2 der Allgemeinen Tarifbestimmungen:

"Als schadenreiche Wagnisse gelten

- a) Krafträder, Personenwagen, Kombinationswagen, Güterfahrzeuge bis 1 Tonne Nutzlast und Sonderfahrzeuge, wenn innerhalb von zwei Jahren vor dem letzten Schadenereignis
- b) Güterfahrzeuge über 1 Tonne Nutzlast, Omnibusse, Personenvanwagen, Droschken, Zugmaschinen, wenn innerhalb von einem Jahr vor dem letzten Schadenereignis fünf oder mehr Schäden in einer Versicherungsart eingetreten sind."

2) vgl. w. Henning, Beitragserhöhung für schadenreiche Wagnisse in der Kraftverkehrsversicherung - Malus -, in: VW, 17. Jg., 1962, S. 246 f.

trotz anfänglicher Befürchtungen - ausblieben.

Der deutsche Kraftfahrtversicherungs-Markt behielt dank des akquisitorischen Potentials der großen Kompositversicherer und auf Grund erschwerter Markttransparenz seitens der Versicherungsnehmer weitgehend Stabilität. Dennoch mußten die Aktiengesellschaften - in der Regel Kompositversicherer - weiterhin Einbußen hinnehmen. Ihr Marktanteil ging erstmals auf unter 80 % zurück, während die Spezialversicherer ihre Quote durch überlegene Marktkonzeption verbesserten. Sie gewährten echte Prämienvorteile, die sowohl auf eine rationelle, kostensparende Verwaltung als auch besonders auf die Prämiendifferenzierung zurückzuführen waren. So hatte die Suche nach wagnisgetreuen Prämien eine Stärkung der Marktposition zur Folge.

Tabelle Nr. 10

Prämieneinnahme und Marktanteil der deutschen Kraftfahrtversicherer im Jahre 1962 aufgegliedert nach ihrer Rechtsform¹⁾

Rechtsform	Prämieneinnahme in Mio. D-Mark	Marktanteil in % der Prämieneinnahme
Aktiengesellschaften	2 023	79,6
Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit	332	13,1
Öffentl.-rechtliche Versicherer	185	7,3
Total	2 540	100,0
=====	=====	=====

Die Ursache für das Ausbleiben größerer Marktverschiebungen lag aber vor allen darin, daß einzelne Versicherungsgesellschaften von der bereits erwähnten Möglichkeit einer Tarifänderung Gebrauch

1) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 50 vom 12. März 1964.

machten, sobald ihre Prämien und Bedingungen reformbedürftig erschienen.¹⁾ Den Aufsichtsbehörden wurden insgesamt 177 Änderungs- bzw. Ergänzungsanträge²⁾ zur Genehmigung vorgelegt, die sich einmal auf die Korrektur gewisser Prämiensätze³⁾ und zum anderen auf die Rabattstaffeln⁴⁾ erstreckten.

Von besonderer Bedeutung war die Erweiterung der Sonderstaffeln um die sog. F- oder Flottenstaffel. Es hatte sich im Laufe des Jahres 1962 gezeigt, daß ein großer Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit, der hauptsächlich industrielle Großkunden zu seinen Versicherungsnehmern zählte, durch seine Normalstaffel in Form der bereits beschriebenen L - Staffel sehr gute Erfolge erzielen konnte. Die übrigen Versicherer mußten daher einen Weg finden, diesen Wettbewerbsvorsprung wieder auszugleichen und entwickelten in Anlehnung an den seinerzeitigen Mehrheitsnachlaß die Flottenstaffel, die ihrem Wesen nach der Abstufung L vergleichbar ist. Der Bundesminister für Wirtschaft erhob keine Einwände.⁵⁾

1) "Dabei zeigte es sich, daß bei der Kalkulation der Wettbewerb im steigenden Maße an Bedeutung gewinnt." (Geschäftsbericht 1962, Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen, Berlin 1963, S. 38)

2) Vgl. ebenda.

3) Vgl. z.B. Bekanntmachungen, in: Bundesanzeiger Nr. 112 vom 15. Juni 1962; Bundesanzeiger Nr. 113 vom 16. Juni 1962; Bundesanzeiger Nr. 237 vom 15. Dezember 1962; Bundesanzeiger Nr. 240 vom 20. Dezember 1962; Bundesanzeiger Nr. 244 vom 29. Dezember 1962.

4) Vgl. z.B. Bekanntmachungen, in: Bundesanzeiger Nr. 134 vom 19. Juli 1962; Bundesanzeiger Nr. 138 vom 25. Juli 1962; Bundesanzeiger Nr. 148 vom 8. August 1962; Bundesanzeiger Nr. 149 vom 9. August 1962; Bundesanzeiger Nr. 236 vom 14. Dezember 1962; Bundesanzeiger Nr. 237 vom 15. Dezember 1962; Bundesanzeiger Nr. 244 vom 29. Dezember 1962.

5) Vgl. z.B. Bekanntmachungen, in: Bundesanzeiger Nr. 236 vom 14. Dezember 1962; Bundesanzeiger Nr. 237 vom 15. Dezember 1962; Bundesanzeiger Nr. 240 vom 20. Dezember 1962; Bundesanzeiger Nr. 243 vom 28. Dezember 1962; Bundesanzeiger Nr. 244 vom 29. Dezember 1962.

Voraussetzung für die Einräumung dieser neuen Rabatte bildete der Nachweis von 20 und mehr Fahrzeugen, die auf einen Versicherungsnehmer zugelassen sein mußten. Sie brauchten nicht alle bei der rabattgewährenden Gesellschaft versichert zu sein.¹⁾ Durch freie Vereinbarung mit den Versicherungsnehmern konnte bei ungünstigem Schadenverlauf die F - Staffel wieder ausgeschlossen werden.²⁾

Aus versicherungstechnischer Sicht erhob sich die Frage, ob diese neue Rabattstaffel überhaupt zu rechtfertigen war;³⁾ schließlich hatten eingehende Untersuchungen den früheren Mehrheitsrabatt nicht bestätigt. Da auch jetzt keinerlei statistisches Belegmaterial veröffentlicht wurde, setzte sich allgemein die Auffassung durch, die F - Staffel sei eine reine Kampfmaßnahme.⁴⁾

Die Diskussion über die wagnisgetreue Prämiengestaltung nahm in der versicherungswissenschaftlichen Literatur im Jahre 1962 regen Fortgang. Mit der Veröffentlichung einiger grundlegender

1) In Abweichung von den Bestimmungen der L-Staffel gewährte beispielsweise die Vereinigte Haftpflichtversicherung VVaG die Vergünstigungen nur auf Versicherungsverträge von Lastkraftwagen und Zugmaschinen im Werkverkehr sowie von Omnibussen im gewerblichen Verkehr und Werkverkehr (vgl. Abs. 1 der Besonderen Tarifbestimmung über feste Beitragsermäßigungen bei schadenfreiem Verlauf (Schadenfreiheitsrabatt - SFR) Sonderstaffel F, in: Tarif für Kraftfahrtversicherungen 1962 der "Vereinigten Haftpflichtversicherung").

2) Vgl. z.B. ebenda, Abs. 11.

3) Der Gesamtverband der Versicherungswirtschaft e.V. glaubte feststellen zu können, daß diese Staffel berechtigt sei. Ein statistischer Nachweis wurde allerdings nicht veröffentlicht. (Vgl. Gesamtverband der Versicherungswirtschaft e.V. (Hrsg.): 14. Geschäftsbericht 1961/62, Karlsruhe 1962, S.14)

4) Vgl. Ohne Verfasser und Überschrift, in: Handelsblatt vom 29.10.1962.

Arbeiten¹⁾ wurde der Fragenkomplex, der bislang nur von den Praktikern einzelner Versicherungsgesellschaften und den Mitarbeitern von Fachzeitschriften untersucht worden war,²⁾ allmählich systematisch erschlossen.

Gegen Ende des Jahres 1962 verkündete der Bundesminister für Wirtschaft seine Verordnung PR Nr. 7/62,³⁾ in der hauptsächlich

-
- 1) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus, in: ZVerswiss, 51. Bd., 1962, S. 1 - 51; M. Derron, Modellbetrachtungen zu Bonus-theorie, in: ZVerswiss, 51. Bd., 1962, S. 371 - 381; W. Sachs, Grenzen und Möglichkeiten der Mathematik in der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung, in: Blätter der DGVM, Bd. VI, S. 3 - 13 mit Diskussionsbeiträgen und Anhang; J. Mehring, Die Schadenstruktur in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung von Personenwagen, in: Blätter der DGVM, Bd. VI, S. 23 - 41.
- 2) Vgl. H. Obergethmann, Die neuen K - Tarife, in: ZfV, 13. Jg., 1962, S. 21 - 23; H. Schilling, K - Tarif und subjektives Risiko, in: ZfV, 13. Jg., 1962, S. 29 - 32; E. Heinrich, Der gute Autofahrer wird belohnt, in: Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung vom 3./4. Februar 1962; H. Heidefuß, Die Staffelpremie - ein Rückschritt in der Entwicklung?, in: ZfV, 13. Jg., 1962, S. 72 - 74; Ohne Verfasser, Tarife der Kraftverkehrsversicherung auf dem Wege zu weiterer Liberalisierung, in: VW, 17. Jg., 1962, S. 103 - 104; W. Henning, Beiträgerhöhung für schadenreiche Wagnisse in der Kraftverkehrsversicherung - Malus -, in: VW, 17. Jg., 1962, S. 246 - 247; S. Priebe, Krafttarifbestimmungen und Versicherungsvertragsgesetz, in: ZfV, 13. Jg., 1962, S. 426; J. Stelzer, Teilungsabkommen und die Beitragsermäßigung in der Kraftverkehrsversicherung, in: ZfV, 13. Jg., 1962, S. 573 - 574; F. W. Steffens, Nochmals: Beitragserhöhung für schadenreiche Wagnisse in der Kraftverkehrsversicherung - Malus -, in: VW, 17. Jg., 1962, S. 575; F. Gürtler, Ist im Versicherungsbetrieb eine Kostenrechnung notwendig und möglich?, in: VW, 17. Jg., 1962, S. 753 - 755; F. Gürtler, Vorschläge zur Kostenrechnung im Versicherungsbetrieb unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit, in: VW, 17. Jg., 1962, S. 802 - 805.
- 3) Vgl. Verordnung PR Nr. 7/62 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 15/59 zur Auflockerung der Preisbindung in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 244 vom 29. Dezember 1962 mit Berichtigung, in: Bundesanzeiger Nr. 5 vom 9. Januar 1963.

rechtliche und verwaltungsmäßige Angelegenheiten festgelegt wurden, deren Analyse im Rahmen unserer Betrachtungen übergegangen werden kann. Grundsätzlich läßt sich aber feststellen, daß den deutschen Versicherern auch mit dieser Verordnung kein bestimmter Weg gewiesen, sondern weitgehend Handlungsfreiheit bei der Tarifgestaltung zugebilligt wurde.

Das folgende Jahr 1963 brachte auf dem Gebiete der deutschen Kraftfahrtversicherung keine nennenswerten Ereignisse. Eine gewisse Unruhe machte sich zwar noch bemerkbar,¹⁾ bedeutsame Auswirkungen auf dem Versicherungsmarkt waren jedoch nicht zu erkennen.²⁾ Die Verordnung PR Nr. 15/59 vom 19. Dezember 1959 wurde am 3. April 1963 hauptsächlich wegen des technischen Überschusses neu gefaßt.³⁾⁴⁾ Verschiedene Gesellschaften ergänzten ihr Angebot um seither nicht verwendete Rabattstaffeln⁵⁾ bzw. dehnten den Kreis der Berechtigten

-
- 1) Vgl. Geschäftsbericht 1963, Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen, Berlin 1964, S. 48.
 - 2) Die Marktanteile der einzelnen Versicherungsgesellschaften, aufgegliedert nach ihrer Rechtsform, wiesen keine maßgeblichen Änderungen aus: Aktiengesellschaften 78,2 %, Vorjahr 79,6 %; Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit 14,5 %, Vorjahr 13,1 %; Öffentlich-rechtliche Anstalten 7,3 %, Vorjahr 7,3 %. (Vgl. Bundesanzeiger Nr. 121 vom 3. Juli 1965)
 - 3) Vgl. Gesamtverband der Versicherungswirtschaft e.V. (Hrsg.): 15. Geschäftsbericht 1962/63, Karlsruhe 1963, S. 14.
 - 4) Vgl. Verordnung PR Nr. 15/59 zur Auflockerung der Preisbindung in der Kraftfahrtversicherung in der Fassung vom 3. April 1963, in: Bundesanzeiger Nr. 71 vom 11. April 1963.
 - 5) Vgl. z.B. Bekanntmachungen, in: Bundesanzeiger Nr. 2 vom 4. Januar 1963; Bundesanzeiger Nr. 3 vom 5. Januar 1963; Bundesanzeiger Nr. 5 vom 9. Januar 1963; Bundesanzeiger Nr. 6 vom 10. Januar 1963; Bundesanzeiger Nr. 7 vom 11. Januar 1963; Bundesanzeiger Nr. 8 vom 12. Januar 1963; Bundesanzeiger Nr. 10 vom 16. Januar 1963; Bundesanzeiger Nr. 13 vom 19. Januar 1963; Bundesanzeiger Nr. 20 vom 30. Januar 1963.

aus.¹⁾

Neue Sonderstaffeln wurden nicht eingeführt; so blieb es bei der N-, B-, L- und F-Staffel.

Daß auch im Jahre 1963 das Interesse der Versicherungswissenschaftler an der Tarifgestaltung anhielt, bewies das Erscheinen einiger wichtiger Aufsätze.²⁾ Zusammen mit den übrigen Autoren

1) Ab 20. Januar 1963 erstreckten sich die Bestimmungen der B-Staffel auch sinngemäß auf "Versorgungs- und Verkehrsbetriebe, die sich zu 100 % im Eigentum von Gebietskörperschaften befinden sowie auf die Bediensteten dieser Betriebe. Versorgungsbetriebe im Sinne dieser Bestimmungen sind nur Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke; ihr Hauptzweck muß darauf gerichtet sein, die Allgemeinheit mit Gas, Wasser oder Elektrizität zu versorgen. Verkehrsbetriebe im Sinne dieser Bestimmungen sind Unternehmen, die ganz oder überwiegend der Beförderung von Personen oder Sachen im öffentlichen Verkehr dienen." (Genehmigungsbescheid des Bundesministers für Wirtschaft zur Ausweitung der B-Staffel vom 17. Januar 1963)

2) Vgl. M. Gürtler, Das "subjektive Risiko" im Versicherungswesen, besonders in der Kraftfahrzeug-Versicherung, in: ZVersWiss, 52. Bd., 1963, S. 1 - 18; L. Philipson, Einige Bemerkungen zur Bonusfrage in der Kraftfahrtversicherung, in: Blätter der DGVM, Bd. VI, S. 185 - 202; M. Gürtler, Statistische Untersuchungen über Schadenfrequenzen in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung, in: VW, 18. Jg., 1963, Sonderbeilage zu Nr. 12, S. I - VI und zu Nr. 13, S. I - VII; M. Gürtler, Bonus oder Malus? in: ZVersWiss, 52. Bd., 1963, S. 231 - 263; P. Braeß, Zum Problem der "gleichartigen Bedrohung" im Sinne der Versicherungsdefinition von Alfred Manes, in: ZVersWiss, 52. Bd., 1962, S. 313 - 317; A. Tröbliger, Ein weiterer Schritt zum risikogerechten Beitrag für PKW in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung, in: VW, 18. Jg., 1963, Sonderbeilage zu Nr. 23, S. I - V und zu Nr. 24, S. I - V.

der Fachpresse¹⁾ war nunmehr in der Literatur eine ansehnliche Fülle von Veröffentlichungen zu finden.

Die Unternehmenstarife des Jahres 1962 waren für die Dauer von zwei Kalenderjahren genehmigt worden.²⁾ Mitte des Jahres 1963 erhob sich die Frage, ob ihre Gültigkeit nicht um 12 Monate zu verlängern sei, nachdem der Schadenbedarf keine wesentliche Verschlechterung gezeigt hatte. Mit seiner Bekanntmachung vom 11. Juli 1963³⁾ nahm der Bundeswirtschaftsminister Stellung und betonte, daß der Sinn einer Verlängerung nur darin bestehen

1) Vgl. P. Cuntz, Die Liberalisierung in der Kraftverkehrsversicherung, in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 61 - 66; H. Krohn, Rückvergütung in der Kfz.-Versicherung bisher und jetzt, in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 76; H. Bormann, Änderungen der Tarifbildung in der Kraftfahrtversicherung, insbesondere des Verfahrens der Beitragsermäßigung aus technischem Überschuß, in: VW, 18. Jg., 1963, S. 93 - 101; H. Gädtgens, Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuer und der Versicherungsgrundlagen, in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 289 - 290; S. Preussner, Zahlungssperre und Prämienrückvergütung, in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 297 - 298; H. Krohn, Risiko und Prämie, in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 367 - 368; J. Steffens, Schadenfreiheitsrabatt und Anwendung des Kurztarifs, in: VW, 18. Jg., 1963, S. 454 - 455; R. Poppe, Beeinträchtigt die Vollmacht des Versicherers nach § 10 AKB den Anspruch des VN auf Bonus und Schadenfreiheitsrabatt?, in: Versicherungsrecht, 14. Jg., 1963, S. 511 - 514; J. Steffens, Nochmals, Schadenfreiheitsrabatt und Anwendung des Kurztarifes, in: VW, 18. Jg., 1963, S. 864 - 865; H. Feyock, Aktuelle Aufgaben und Probleme der Kraftverkehrsversicherung, in: VW, 18. Jg., 1963, S. 876 - 880; J. Stelzer, Die Teilkaskoversicherung und der Schadenfreiheitsrabatt, in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 881 - 882.

2) Vgl. Geschäftsbericht 1963, Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen, Berlin 1964, S. 47.

3) Vgl. Runderlaß über die Durchführung von Anträgen auf Genehmigung der Unternehmenstarife in der Kraftfahrtversicherung zum 1. Januar 1964, in: Bundesanzeiger Nr. 146 vom 13. August 1963.

könne, "die Kosten für eine Umstellung der Tarifbeiträge zu sparen, wenn diese im Mißverhältnis zu den notwendigen Beitragsänderungen stehen."¹⁾ Außerdem hätte die Verlängerung den Vorteil, daß den Versicherungsgesellschaften ein weiteres Jahr zur Verfügung stünde, um Vorarbeiten zur Verfeinerung der Tarifstruktur und eine Umstellung des Kalkulationsverfahrens für die Bemessung der Schadenfreiheitsrabatte vorzunehmen. Im Prinzip erklärte er sich mit einem vereinfachten Genehmigungsverfahren zur Weiterführung der alten Tarife einverstanden.

So wurden die Prämien 1964 bei fast²⁾ allen deutschen Versicherungsunternehmen unverändert belassen.

Der Preisvergleich war angesichts der erwähnten Vielzahl von Rabattbedingungen und der unterschiedlichen Ausgangsprämien auch weiterhin erschwert: Die Versicherungsnehmer konnten kaum exakte Vorstellungen von der Leistungsfähigkeit einzelner Versicherungsgesellschaften gewinnen. Darüber hinaus herrschte unter den meisten Kraftfahrern Unkenntnis über die Verteilung technischer Überschüsse für das Jahr 1962. Selbst wenn fortan die wirtschaftliche Bedeutung der Überschüsse nicht mehr groß war, so hätte doch die übliche Zusammenstellung des Bundeswirtschaftsministeriums nicht erst am 12. März 1964³⁾ erfolgen

1) Vgl. Runderlaß über die Durchführung von Anträgen auf Genehmigung der Unternehmenstarife in der Kraftfahrtversicherung zum 1. Januar 1964, in: Bundesanzeiger Nr. 148 vom 13. August 1963.

2) Eine Ausnahme bildete z.B. die Haftpflicht-Unterstützungskasse kraftfahrender Beamter Deutschlands a.G. in Coburg, die im Jahre 1962 einen ungewöhnlich starken Zulauf neuer Versicherungsnehmer zu verzeichnen hatte, deren Schadenverlauf überproportional stieg. Die genannte Gesellschaft sah sich daher gezwungen, bereits zum 1. Januar 1964 die Prämien zu erhöhen. (Vgl. Ohne Verfasser, Der Coburger Sog, in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 188)

3) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 50 vom 12. März 1964.

dürfen und für 1963 erst am 3. Juli 1965.¹⁾ Die Aufstellung für das Jahr 1964 entfiel schließlich ganz; eine Tatsache, die sich nur schwerlich mit den bisherigen Gepflogenheiten des Bundesministers für Wirtschaft vereinbaren läßt, dem Versicherungsnehmer die Markttransparenz zu erleichtern.

Obwohl im Jahr 1964 ein gewisser Stillstand in der Entwicklung des deutschen Kraftfahrt-Tarifes zu verzeichnen war und nur Änderungen in der Kaskoversicherung vorgenommen wurden,²⁾ ließ das Interesse an der Tarifgestaltung nicht nach. Es erschienen einige beachtenswerte Veröffentlichungen.³⁾

-
- 1) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 121 vom 3. Juli 1965 mit Berichtigung, in: Bundesanzeiger Nr. 141 vom 31. Juli 1965.
 - 2) Vgl. Runderlaß über die Durchführung von Anträgen auf Genehmigung der Kasko-Tarife für das Verlängerungsjahr 1964 und über die Abwicklung der bisherigen Auflagen, in: Bundesanzeiger Nr. 148 vom 13. August 1963.
 - 3) Vgl. J. Stelzer, Fragen zu den besonderen Tarifbestimmungen über die feste Beitragsermäßigung in der Kraftverkehrsversicherung, in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 129 - 132; P. Kramer, Nochmals: Die Teilkaskoversicherung und der SFR, in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 189; W. Kemperdiek, Zur Frage der risikogerechten Prämie in der Kraftverkehrs-Haftpflichtversicherung, in: VW, 19. Jg., 1964, S. 298 - 299; R. Obayashi, Zur Schätzbarkeit des Bedarfs, in: ZVersWiss, 53. Bd., 1964, S. 255 - 264; W. Muth, Neuregelung in der Kraftfahrtversicherung, in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 328 - 329; A. Tröblicher, Eine Auswertung der Stichprobenuntersuchung des HUK - Verbandes, in: VW, 19. Jg., 1964, Sonderbeilage zu Nr. 12 vom 15. Juni 1964, S. 502 - 508 und zu Nr. 13 vom 1. Juli 1964, S. I - V; H. Schmitz, Kein Bonus für die Autofahrer, in: Handelsblatt vom 19./20.6.1964; M. Gürtler, Initialverluste in der Kraftfahrzeugversicherung, in: VW, 19. Jg., 1964, Sonderbeilage zu Nr. 14 vom 15. 7. 1964, S. I - V; J. Mehring, Ein mathematisches Hilfsmittel für Statistik und Tariffragen in der Kraftfahrtversicherung, in: Blätter der DGM, Bd. VII, S. 111 - 140; H. Obergethmann, Änderungen in der Kraftverkehrsversicherung, in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 807 - 809; W. Muth, Verlauf der Kfz.-Versicherung in den europäischen Staaten, in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 832 - 834; A. Schobel, Bonus oder Selbstbehalt?, in: Die Versicherungsrundschau, 19. Jg., 1964, S. 330 - 336; H. Dirkes, Besondere Tarifbestimmungen über die feste Beitragsermäßigung, in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 1002.

IV. Die Neugestaltung des Schadenfreiheitsrabattes im Zusammenhang mit der Tarifreform am 1. Januar 1965

Kurz vor Ablauf der bis 31. Dezember 1964 befristeten Tarife war die Öffentlichkeit noch nicht offiziell darüber informiert, auf welche Weise die mittlerweile unumgänglich gewordenen, schadenbedingten Prämienerrhöhungen erfolgen¹⁾ und ob in Zukunft neue Tarifierungsmethoden Verwendung finden sollten.

Grundsätzlich stand es den Versicherern frei, die Prämien generell anzuheben und den einmal gewählten Tarifierungsweg beizubehalten oder im Verlauf weitergehender Prämienendifferenzierung die Zahl der Rabattstaffeln konsequent zu vergrößern.

Als Pendant zur L-Staffel hätte z.B. eine Rabattstaffel für Versicherungsnehmer in den Ballungszentren des Verkehrs geschaffen werden können. Im Vergleich zu den guten Risiken, welche die Vergünstigung der B-Staffel genossen, wäre es denkbar gewesen, für schlechtere Wagnisgruppen - etwa für die Anfänger oder die amtsbekannten Verkehrssünder - ebenfalls Sonderstaffeln einzurichten. Für die Bildung weiterer originärer Staffeln hätten Ermittlungen angestellt werden müssen, um die Voraussetzung einer repräsentativen Versichertengruppe nachzuweisen.

Von den erwähnten Möglichkeiten wurde 1965 jedoch kein Gebrauch gemacht. Die Bemühungen des Bundeswirtschaftsministers, zusätzliche Wege der Sekundärtarifierung zu eröffnen,²⁾ fanden in

1) In den Jahren 1960 - 1963 sind die durchschnittlichen Aufwendungen der Versicherer für Schäden in der Kraftfahrtpflichtversicherung um 34% gestiegen (vgl. Bundesanzeiger Nr. 232 vom 11. Dezember 1964).

2) Vgl. z.B. Bekanntmachung über die Verwendung eines Formblattes für Anträge auf Genehmigung von Tarifen der einzelnen Versicherungsunternehmen in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 129 vom 17. Juli 1964.

der Versicherungswirtschaft keinen Widerhall. Vielmehr zeichnete sich ein deutlicher Trend zur Vereinheitlichung ab. Alle deutschen Versicherer, ausgenommen der Landwirtschaftliche Haftpflichtversicherungsverein Schleswig-Holstein,¹⁾ gewährten den Schadenfreiheitsrabatt, der zudem fast überall gleich war.²⁾

So trat an die Stelle der vielen Sonderstaffeln mit ihren unterschiedlichen Bedingungen eine einzige, allgemeinverbindliche Rabattabstufung. Sie bezog sich auf alle Wagnisse des Tarifes, die früher von der N-Staffel erfaßt worden waren.³⁾

Rabattstaffel des Jahres 1965

Dauer des schadenfreien und ununterbrochenen Verlaufs	Rabattklasse	Schadenfreiheitsrabatt in %
Weniger als ein Kalenderjahr	0	0
ein Kalenderjahr	1	10
zwei Kalenderjahre	2	30
drei und mehr Kalenderjahre	3	50
=====		

Das Rückstufungssystem blieb erhalten, wobei nachstehende Grundsätze für alle Versicherer galten: Jeder Versicherungsvertrag

-
- 1) Dieses Unternehmen hielt am Bonusverfahren fest (vgl. Ohne Verfasser, Wieviel kostet jetzt die Kraftfahrtversicherung?, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 18. Januar 1965).
 - 2) Eine Ausnahme bildete lediglich der Versicherungs-Verein der Kraftfahrlehrer, der nach drei unfallfreien Jahren einen Schadenfreiheitsrabatt von 30% gewährte (vgl. Ohne Verfasser, Wieviel kostet jetzt die Kraftfahrtversicherung?, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 18. Januar 1965).
 - 3) Vgl. S. 149 dieser Arbeit und Ziff. 11 der Besonderen Tarifbestimmungen über feste Beitragsermäßigung bei schadenfreiem Verlauf (Schadenfreiheitsrabatt - SFR) des Tarifes 1965.

fiel "am Ende des Kalenderjahres, in dem die Schadenfälle gemeldet worden sind, für das folgende Kalenderjahr für einen gemeldeten Schaden um eine Rabattklasse, für zwei und mehr Schäden in einem Kalenderjahr auf Rabattklasse 0 zurück."¹⁾ Die übrigen Bedingungen entsprachen im wesentlichen den seitherigen Richtlinien.

Nachdem die deutschen Versicherungsgesellschaften diese Prinzipien einheitlich befolgten, gewann die Methode der Sekundärtarifierung an Überschaubarkeit; sie erleichterte das Verständnis und schuf gleichzeitig Markttransparenz.

Die entscheidenden Neuerungen des Tarifes von 1965 sind im primärtariflichen Bereich zu suchen. An die Stelle der bisherigen Sonderstaffeln L und B traten die Vorausrabatte L und B. Nach diesem Verfahren wurde den Versicherungsnehmern ein sofortiger Prämiennachlaß eingeräumt, der vom schadenfreien Verlauf grundsätzlich unabhängig war. Eine Umwandlung der Flottenstaffel in einen "Vorausrabatt F" fand nicht statt; offensichtlich fehlte die statistische Beweisführung.

Durch die neue Tarifierungsmethode erhielten beispielsweise Versicherungsnehmer in Orten unter 5 000 Einwohnern sowie einzelne Landwirte - ohne Rücksicht auf die Größe des Wohnortes²⁾ - für ihren Personen- oder Kombinationswagen in Form des Voraus-

1) Ziff. 5 der Besonderen Tarifbestimmungen ... 1965.

2) Ziff. 13 Abs. 1 Satz 2 der Besonderen Tarifbestimmungen ... 1965: "Dies gilt auch ohne Rücksicht auf die Ortsgröße für landwirtschaftliche Unternehmer im Sinne § 776 Abs. 1 Nr. 1 RVO, die Mitglieder einer landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaft sind und deren Betrieb mindestens eine Größe von 1/2 ha hat und die diesen Betrieb selbst bewirtschaften, nicht jedoch für Angehörige der Gartenbau-Berufsgenossenschaft."

rabattes L einen sofortigen Prämiennachlaß von 10% des Jahresbeitrages.¹⁾

Die Prämie ermäßigte sich dann zusätzlich nach dem ersten schadenfreien Kalenderjahr um den bereits erwähnten Schadenfreiheitsrabatt, so daß ein Landkunde nach drei und mehr unfallfreien Kalenderjahren nur noch 45%²⁾ der Ausgangsprämie zu zahlen brauchte. Im Schadenfall hatte eine Versicherungsgesellschaft das Recht, sowohl den Schadenfreiheitsrabatt nach den zitierten Grundsätzen zu kürzen, als auch den Vorausrabatt wieder zu streichen. Letzteres war laut Tarifbestimmung immer dann möglich, wenn ein Versicherungsnehmer schon im ersten Jahr einen Schaden bzw. nach längerem schadenfreien Verlauf zwei oder mehr Schäden meldete.

Analog zum Vorausrabatt L wurde der Vorausrabatt B geschaffen,³⁾ der für den einst berechtigten Personenkreis der Beamtenstaffel B einen 20%-igen Nachlaß auf die Tarifprämie vorsah. Seine Bedingungen knüpften im einzelnen an die des Vorausrabattes L an. Im besten Fall mußte ein begünstigter Versicherungsnehmer jetzt nur noch 40% der Ausgangsprämie entrichten. Dieses Rabattmaximum konnte ein anderer Versicherungsnehmer selbst durch jahrelanges unfallfreies Fahren - wie früher bei der Normalstaffel - nicht mehr erreichen. Insofern führten die Vorausrabatte zu einer neuen versicherungstechnischen Gruppeneildung.

-
- 1) Eine Ausnahme machten lediglich die ländlichen Spezialversicherer, die einen Vorausrabatt nicht gesondert kalkulierten.
 - 2) Hierzu kurz ein Rechenbeispiel: Bei einer Ausgangsprämie von DM 250,- wird beispielsweise ein Vorausrabatt L in Höhe von 10% = DM 25,- zugestanden. Rechnet man für den Tarifbeitrag von nunmehr DM 225,- einen 50%-igen Schadenfreiheitsrabatt, so braucht der Versicherungsnehmer nur noch DM 112,50 = 45% der Ausgangsprämie zu entrichten.
 - 3) Er entfiel bei den entsprechenden berufsständischen Spezialversicherern.

Die Tarife des Jahres 1965 brachten infolge gestiegener Aufwendungen der Versich rer in nahezu allen Bereichen Prämien-erhöhungen. Wenn ein Gro te l der Versicherungsnehmer damit weitgehend verschont blieb, so lag der Grund dafür bei der neuen Tarifgestaltung mit ihren Vorausrabatten und der schneller steigenden Rabattstaffel. Die Verteuerung traf hauptsächlich die Unfalltypen, die durch einen schärfer ge-fa sten Malus¹⁾ - wenn auch auf fakultativer Basis - mehr als bisher zur Beitragserhöhung herangezogen wurden.

Der Kraftfahrt-Tarif 1965 läßt einen erstaunlichen, nicht er-warteten Trend zur Vereinheitlichung erkennen.²⁾ Dies bezieht sich sowohl auf den Schadenfreiheitsrabatt und die Voraus-rabatte als auch besonders auf die Prämiensätze, die bei ein-zelnen Versicherungsgesellschaften eine weitgehende Angleichung zeigen. Anlaß zu dieser Entwicklung dürfte hauptsächlich der Bundeswirtschaftsminister gegeben haben, der die deutsche Ver-sicherungswirtschaft anhielt, ihre Prämienbemessung nach einer Globalstatistik auszurichten; denn die unternehmenseigenen statistischen Unterlagen, die früher maßgebend waren, hatten sich als unzureichend erwiesen.³⁾ Bei geringem statistischen Material mußte aus Sicherheitsgründen ein hoher Schwankungs-bereich einkalkuliert werden. Durch die Verwendung einer Ge-

-
- 1)  blicherweise behielten sich die deutschen Versicherungsge-sellschaften das Recht vor, bei drei und mehr Schäden Zu-schl ge bis zu 100% zu vereinbaren, die für weitere Schäden beispielsweise auf 200% steigen konnten.
 - 2) Vgl. Ohne Verfasser, Wieviel kostet jetzt die Kraftfahrt-versicherung?, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 18. Ja-nuar 1965.
 - 3) Vgl. Ziff. 26 der Erläuterungen zum Formblatt 1965 für An-tr ge auf Genehmigung von Unternehmenstarifen in der Kraft-fahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 129 vom 17. Juli 1964.

samtstatistik erschien diese Vorsichtsmaßnahme entbehrlich, so daß der Ordnungsgeber seine Richtlinien vom 30. Juni 1961¹⁾ aufhob.²⁾

Wollte eine Versicherungsgesellschaft allerdings von den jeweiligen Globalwerten abweichen und der Kalkulation eigene Statistiken zugrunde legen, so war eine besonders sorgfältige Begründung notwendig. Meist wurde ein lückenloser Nachweis des Schadenbedarfs während der letzten 5 Jahre gefordert, um jede leichtfertige Tarifierung von vornherein auszuschließen.³⁾

So brachten die scharfen Kalkulationsvorschriften einen Gleichklang in der Prämienbemessung. Einem Hinweis im Runderlaß des Bundeswirtschaftsministers vom 13. August 1963 ist zu entnehmen, daß auch der Berufsverband der deutschen Kraftfahrtversicherer, der HUK-Verband in Hamburg, eine wichtige Rolle bei der Tarifgestaltung spielte. Danach hat der Verband die Statistiken einzelner Versicherungsgesellschaften ausgewertet⁴⁾ und dabei vermutlich Erkenntnisse über die Prämienkalkulation gesammelt.

1) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 137 vom 20. Juli 1961; Bormann/Cuntz/Völker, Ergänzungsband, a.a.O., S. 38 ff.

2) "Für den Ansatz des Schadenbedarfs ist in der Regel der Meßwert der Gesamtstatistik maßgebend." (Ziff. 28 der Erläuterungen zum Formblatt 1965 für Anträge auf Genehmigung von Unternehmenstarifen in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 129 vom 17. Juli 1964)

3) Vgl. ebenda.

4) "... da die einzelnen Versicherungsunternehmen alsdann auch im Falle einer Auswertung ihrer Unternehmenstatistiken durch den HUK-Verband über das erforderliche Zahlenmaterial verfügen werden." (Runderlaß über die Durchführung von Anträgen auf Genehmigung der Unternehmenstarife in der Kraftfahrtversicherung zum 1. Januar 1964, in: Bundesanzeiger Nr. 148 vom 13. August 1963)

Beträchtliches Aufsehen erregte im Jahre 1965 die Zulassung der Neckura - Neckermann - VersicherungsAG.¹⁾ Sie bot einen neuen Kraftfahrt-Tarif an, der zwar wie alle anderen deutschen Versicherungsunternehmen den Vorausrabatt B und L besaß, aber einen Schadenfreiheitsrabatt von nur 10% nach 24 Monaten unfallfreien Fahrens zugestand, der sich nach 36 Monaten Schadenfreiheit auf 30% erhöhte. Erstmalig in der deutschen Versicherungswirtschaft fand ein Anfängerzuschlag während der ersten 12 Versicherungsmonate Verwendung. Er machte 30% der Grundprämie aus. Zusätzlich konnte bei schadenreichen Wagnissen ein Malus bis zu 200% gefordert werden.

Am 5. April 1965 wurde das geänderte Pflichtversicherungsgesetz verkündet,²⁾ das auch für die Tarife in der deutschen Kraftfahrtversicherung ab 1. Januar 1968 eine neue Rechtsgrundlage schuf.³⁾ Zwischenzeitlich verlängerte der Bundesminister für Wirtschaft die Verordnung PR Nr. 15/59 über den 31. Dezember 1965⁴⁾ hinaus bis zum 31. Dezember 1967.⁵⁾

Ansonsten brachte das Jahr 1965 keine weiteren Neuerungen,⁶⁾ wenn man von den Prämienzuschlägen für Sonderwagnisse in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung absieht.⁷⁾

1) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 10 vom 16. Januar 1965.

2) Vgl. BGBI. I S. 213.

3) Vgl. §§ 8 ff. PflVG.

4) Vgl. § 24 der Verordnung PR Nr. 15/59 i.d.F. vom 3. April 1963.

5) Vgl. Genehmigungsbescheid des Bundesministers für Wirtschaft vom 15. September 1965.

6) Eine Zusammenstellung der für das Jahr 1965 verteilten technischen Überschüsse erfolgte im Bundesanzeiger Nr. 65 vom 6. April 1967.

7) Vgl. Ziff. 11 Abs. 3 Nr. 1 ATB.

In der Literatur nahm das Ausmaß der Veröffentlichungen zu den Tariff Fragen der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung ab.¹⁾ Die neuen Tarife gaben anscheinend zu speziellen Untersuchungen über die Frage der Prämien gerechtigkeit keinen unmittelbaren Anlaß mehr.

Vielfach beschränkte man sich daher auf allgemeine technische Probleme²⁾, lediglich dem neuen Pflichtversicherungsgesetz³⁾ wurde die nötige Beachtung geschenkt.

Im Jahre 1966 ließ das Interesse an der Prämien gestaltung in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung zwar nicht nach,⁴⁾ grundlegende Auseinandersetzungen über die Frage der

-
- 1) Vgl. H. Ammeter, Entwicklung und gegenwärtiger Stand der Sachversicherungsmathematik, in: ZVersWiss, 54. Bd., 1965, S. 401 - 416.
 - 2) Vgl. W. Muth, Die Entwicklung der Kfz.-Unternehmenstarife, in: ZfV, 16. Jg., 1965, S. 441 - 443.
 - 3) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 172 vom 14. September 1965; Bundesanzeiger Nr. 176 vom 18. September 1965; Bundesanzeiger Nr. 183 vom 29. September 1965.
 - 4) Vgl. A. Tröbliger, Ein Verfahren zur Ermittlung der Schadenreserve in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung, in: ZVersWiss, 55. Bd., 1966, S. 277 - 303; L. Arps, Die Prämienrückgewähr in versicherungspolitischer und versicherungs geschichtlicher Sicht, in: VW, 21. Jg., 1966, S. 569 - 576; S. Goos, Auslese des subjektiv schlechten Kraftfahrzeug-Geschäftes, in: VW, 21. Jg., 1966, S. 740 - 741; H. Schmitz, Die Kraftfahrtversicherung im Spiegel der Erfolgsrechnungen, in: ZfV, 17. Jg., 1966, S. 782 - 783; W. Muth, Straßenverkehrs unfälle und Unfallverhütung, in: ZfV, 17. Jg., 1966, S. 791 - 793; W. Muth, Die Kraftfahrt-Versicherung in Europa, in: ZfV, 17. Jg., 1966, S. 903 - 906; L. Steck, Nochmals: Auslese des subjektiv schlechten Kraftfahrzeug-Geschäftes, in: VW, 21. Jg., 1966, S. 1332 - 1334.

Wagnisgerechtigkeit fanden aber nicht mehr statt. Es wurden nur noch gewisse Einzelfragen über die Zukunft des deutschen Kraftfahrt-Tarifes diskutiert.¹⁾²⁾ Die praktische Tarifgestaltung blieb davon unberührt, denn die im Vorjahr gewonnenen Grundsätze behielten ihre Gültigkeit.

Das langsame Vordringen der Spezialversicherer war auch im Berichtsjahr zu beobachten. Die Aktiengesellschaften büßten weiterhin an Marktstellung ein. 1966 betrug ihr Anteil nur noch 74,6%³⁾, während sich die Gegenseitigkeitsversicherer und die öffentlich-rechtlichen Anstalten auf 17,2 bzw. 8,1% verbesserten.³⁾

1) Vgl. H. Schmitz, Mehr Prämien für PKW und Kombi. Familienwagen kommen besser weg, in: Handelsblatt vom 3.8.1966; Ohne Verfasser, Autohaftpflicht - Teure Großstadt, in: Stuttgarter Zeitung vom 7.9.1966; Ohne Verfasser, Großstädter zur Kasse?, in VW, 21. Jg., 1966, S. 691; Ohne Verfasser, Die nächste Prämienerrhöhung kommt bestimmt, in: Handelsblatt vom 5.10.1966.

2) Die Zusammenstellung der 1966 gewährten technischen Überschüsse erfolgte im Bundesanzeiger Nr. 22 vom 1. Februar 1968.

3) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 22 vom 1. Februar 1968.

V. Die Neuregelungen im Tarif vom 1. Januar 1967 und die
Tarifgestaltung am 31. Dezember 1968

Die fortschreitende Motorisierungswelle ließ im Jahre 1967 eine Beibehaltung der bisherigen Tarifsätze nicht zu. Da sich trotz der vorangegangenen spürbaren konjunkturellen Flaute die Schadenaufwendungen offensichtlich nicht vermindert hatten,¹⁾ mußten die Beiträge für Personenkraftwagen und Kombifahrzeuge um 7,5% angehoben werden.²⁾ Die übrigen Tarifpositionen blieben vorerst noch unverändert.

In den Tarifen von 1967 spiegelt sich deutlich die Entwicklung wider, die bereits seit dem Jahre 1965 zu beobachten war: Die Sekundärtarifierung wurde nicht weiter vorangetrieben. Der Schadenfreiheitsrabatt behielt in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung unverändert seine Form und seinen Rechtsstatus.³⁾

Erneut rückte die Primärtarifierung in den Mittelpunkt des Interesses. Der Vorausrabatt L fand durch die "Gruppe G" eine sinnvolle Ergänzung:⁴⁾ Versicherungsnehmer in Großstädten über 100 000 Einwohnern mußten für ihren Personen- und Kombinationswagen eine um 5% verteuerte Ausgangsprämie entrichten.⁵⁾

1) Vgl. H. Schmitz, Schadenhäufigkeit fällt kaum noch, in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 380.

2) Vgl. Ohne Verfasser, Änderungen in der Kfz.-Haftpflichtversicherung, in: VW, 22. Jg., 1967, S. 235.

3) Unabhängig davon hielt die "Neckura" an ihrem besonderen Rabattsystem fest und der Landwirtschaftliche Haftpflichtversicherungsverein Schleswig-Holstein verwendete weiterhin den Bonus. (Ohne Verfasser, Die neuen Kfz.-Versicherungs-Tarife, in: DM vom 17.2.1967, S. 55)

4) Vgl. Ohne Verfasser, Änderungen in der Kfz.-Haftpflichtversicherung, in: VW, 22. Jg., 1967, S. 235.

5) Vgl. ebenda, S. 236.

Statistische Untersuchungen hatten ergeben, daß der Schadenbedarf in diesen Gebieten sogar eine um 17% höhere Prämie erforderlich gemacht hätte.¹⁾ Der Betrag wurde aber nicht voll umgelegt, in der Annahme, daß diese Meßzahl sowohl durch den von außerhalb kommenden Verkehr als auch vom Durchgangsverkehr mitbestimmt worden sei.²⁾ So entstand der Großstadt-Tarif, der heute noch, gegen den Widerstand einzelner Automobilverbände,³⁾ unverändert in Kraft ist. Ihnen war es offenbar nicht gelungen, ihre anfangs energisch vorgebrachten Einwendungen durch versicherungswissenschaftlich fundierte Untersuchungen zu begründen und die Beobachtung zu widerlegen, daß in den Ballungszentren des Verkehrs der Schadenbedarf höher einzuschätzen ist als in den übrigen Gebieten.

Die neue Tarifierungsart wurde wiederum von allen deutschen Gesellschaften übernommen, es sei denn, sie mußten als Spezialversicherer darauf verzichten. Das Streben nach Einheitlichkeit setzte sich also weiter fort, eine Entwicklung, die besonders deutlich in den neuen, fast überall gleichen Prämiensätzen zum Ausdruck kommt.⁴⁾

Eine ähnliche Feststellung ist auch für die Tarifeinteilung zu treffen. Statistische Untersuchungen hatten ergeben, daß sog. "Familienwagen" - also Kombifahrzeuge bis zu 2,5 qm Nutzfläche - denselben Schadenaufwand wie Personenkraftwagen erforderten.

1) Vgl. Ohne Verfasser, Änderungen in der Kfz-Haftpflichtversicherung, in: VW, 22. Jg., 1967, S. 236.

2) Vgl. Ohne Verfasser, 88. Sitzung des Deutschen Bundestages, in: VW, 22. Jg., 1967, S. 231.

3) Vgl. Ohne Verfasser, Der ADAC protestiert ... , in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 374; H. Schmitz, Automobilclubs, in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 57; M. Krieger, Nochmals: Automobilclubs, in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 161 - 162; W. Brugger, Der unbequeme Großstadttarif in der Kraftverkehrsversicherung, in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 22 - 26; Ohne Verfasser, HUK-Verband antwortet dem AvD, in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 28.

4) Vgl. Ohne Verfasser, Die neuen Kfz-Versicherungs-Tarife, in: DM, Nr. 3 und Nr. 4, 1967.

Alle deutschen Versicherer trugen diesem Sachverhalt Rechnung und nahmen eine gleichlautende Tarifierung vor.¹⁾

Das Interesse an der wagnisgetreuen Prämiengestaltung erhielt im Jahre 1967 keine neuen Impulse. Grundlegende Arbeiten erschienen nicht; die einzelnen Autoren beschäftigten sich meist nur mit aktuellen technischen Tagesfragen zur Kraftfahrtversicherung.²⁾

Gegen Ende des Jahres 1967 erließ der Bundesminister für Wirtschaft eine neue Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung,³⁾ deren Rechtsgrundlage jetzt auf dem Pflichtversicherungsgesetz beruhte.⁴⁾ Sie trat am 1. Januar 1968 in Kraft.⁵⁾

1) Vgl. C.O. Windecker, Kombi entspricht Pkw, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 15. Februar 1967.

2) Vgl. P. Kramer, Die Bindung des Schadenfreiheitsrabatts an die Person des Versicherungsnehmers, in: VW, 22. Jg., 1967, S. 716 - 717; W. Brugger, Die Struktur des Kraftfahrt-Versicherungstarifs, in: VW, 22. Jg., 1967, S. 204 - 211; G. Braun, Tarifierungsprobleme in der Kraftverkehrsversicherung in Deutschland und anderswo, in: VW, 22. Jg., 1967, S. 227 - 229; G. Schmidt, Zur gerechten Kraftverkehrsversicherungsprämie, in: VW, 22. Jg., 1967, S. 174 - 175; W. Sauerbrey, Nochmals: Zur gerechten Kraftverkehrs-Versicherungsprämie, in: VW, 22. Jg., 1967, S. 291 - 292; W. Muth, Fahrer-Prämien als Anreiz zur Schadensverhütung, in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 479 - 480; H. Taxis, Zur künftigen Struktur des Kraftfahrzeug-Tarifs, in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 246 - 247; derselbe, Zum Problem der Sammlung guter und Ausmerzung schlechter Risiken in der Kraftfahrzeugversicherung, in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 26 - 28.

3) Vgl. Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967.

4) Vgl. § 9 Abs. 1 bis 3 PflVG.

5) Die Verordnung trat am Tage ihrer Verkündung in Kraft, allerdings mit der Maßgabe, daß Genehmigungen nach § 19 frühestens zum 1. Januar 1968 Rechtswirksamkeit erlangen konnten. (Vgl. § 35 der Verordnung)

Diese Verordnung enthielt eine Reihe versicherungstechnischer Neuregelungen. Für den Schadenfreiheitsrabatt brachten sie freilich keine Konsequenzen, die das gegenwärtige Verfahren maßgeblich beeinflusst hätten.¹⁾ Auffallend erscheint uns wiederum nur eine gewisse Nivellierung der Prämien, wofür der Gesetzgeber neue Maßstäbe setzte. Dies ergibt sich vor allen Dingen aus § 11 Abs. 2 Satz 2, in dem der "allgemeine Schadenbedarf" definiert wird. Danach können die deutschen Versicherungsgesellschaften die Werte ihrer Kalkulation zugrunde legen, "die ein Verband von im Geltungsbereich des Pflichtversicherungsgesetzes zum Betrieb der Kraftfahrtversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen durch Zusammenfassung einer genügend großen Zahl von Übersichten nach dem Muster ... ermittelt hat."²⁾

Diese Bestimmung stärkte die Stellung des HUK-Verbandes in Hamburg ganz erheblich, der nunmehr mit gesetzlicher Ermächtigung richtungsweisend für seine Mitglieder tätig werden konnte. Eine differenzierte Tarifikalkulation der einzelnen Versicherungsunternehmen war fortan kaum noch zu erwarten; schließlich umfaßte die Verbandsstatistik 95,9% des Prämienaufkommens.³⁾

Zur Gleichschaltung hat der Ordnungsgeber ein übriges beigetragen: Wollte ein Versicherer ab 1. Januar 1968 einen Schadenfreiheitsrabatt gewähren,⁴⁾ so mußte dieser mindestens in 4 Klas-

1) Neu hinzugefügt wurde die Bestimmung, daß eine Stilllegung nach § 5 AKB nicht zum Verlust des Schadenfreiheitsrabattes führt, wenn sie nicht länger als drei Monate dauert. (Vgl. § 21 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung)

2) § 11 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967.

3) Vgl. K. Pröschel, Zur Kalkulation von Kfz-Versicherungstarifen, in: VW, 23. Jg., 1968, S. 1020.

4) Auf Anfrage teilte uns der Landwirtschaftliche Haftpflichtversicherungsverein Schleswig-Holstein mit, daß er seit dem 1. Januar 1968 ebenfalls zum Schadenfreiheitsrabatt-Verfahren übergegangen sei.

sen aufgeteilt sein,¹⁾ wie es beispielsweise in der Praxis schon seit 1965 geschieht.

Eine Versicherungsgesellschaft, deren individuell zusammengesetzter Versichertenbestand eine derartige Aufgliederung zur Ermittlung wagnisgetreuer Prämien nicht zuließ, mußte daher kraft Gesetzes nachweislich falsch berechnete Beiträge erheben!

Zur Vereinheitlichung der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung trug auch die Anordnung bei, daß nach § 9 Abs. 2 PflVG die Vergleichbarkeit der Tarife zu gewährleisten sei. Damit war für die einzelnen Versicherungsgesellschaften nur noch wenig Spielraum vorhanden, die eigenen Prämien zu differenzieren.

Aus Versicherern und Versicherungsnehmern wurde ein Beirat gebildet, der an der Vorbereitung neuer Richtlinien beratend mitwirken sollte.²⁾

Die Tarife des Jahres 1967 galten auch 1968 weiter.³⁾ Allerdings mußten schadenbehaftete Versicherungsnehmer mit einer Schlechterstellung rechnen, da für 1969 ein obligatorischer Malus angekündigt wurde. Grundlage der Maluserhebung bildete bereits der Schadenverlauf im Kalenderjahr 1968.

1) "Wird in dem Unternehmenstarif gemäß § 21 Abs. 1 das Merkmal der Schadenfreiheit berücksichtigt, so ist die Übersicht mindestens nach folgenden Schadenklassen zu unterteilen:
Schadenklasse 0

weniger als 1 Kalenderjahr

Schadenklasse 1

mindestens 1 Kalenderjahr

Schadenklasse 2

mindestens 2 Kalenderjahre

Schadenklasse 3

3 und mehr Kalenderjahre

Schadenfreier und ununterbrochener Verlauf des Versicherungsvertrages

"

(Ziff. 4 der Erläuterungen zur Anlage 2 der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967)

2) Vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 7 PflVG; näheres: Bundesanzeiger Nr. 227 vom 5. Dezember 1967.

3) Vgl. Ohne Verfasser, Vorläufig keine höheren Prämien in der K-Versicherung, in: VW, 22. Jg., 1967, S. 769.

Vom 4. - 11. Juni 1968 fand in München der 18. Internationale Kongreß der Versicherungsmathematiker statt. Für den Bereich unserer Arbeit war vor allen Dingen der Bericht von Johannes Mehring¹⁾ über das Anfängerrisiko von großem Interesse. An Hand instruktiver Zahlenbeispiele legte er die Bedeutung dieses Tarifierungspunktes dar und zeigte in dem Zusammenhang die Wirkungsweise des Schadenfreiheitsrabattes.

Mitte des Jahres 1968 sah sich der Gesetzgeber gezwungen, über die Kraftfahrzeugprämien von Angehörigen des NATO-Truppenstatutes zu befinden. Im Bundesanzeiger Nr. 135 vom 24. Juli 1968 erließ er Tarifierungsrichtlinien, die sich, im Gegensatz zum deutschen Verfahren, hauptsächlich nach personenbezogenen Risikomerkmale wie Dienstgrad, Geschlecht, Familienstand und Alter orientierten. Daneben wurde die Baujahrklasse berücksichtigt; die Motorenstärke des versicherten Fahrzeuges bildete nur einen fakultativen Tarifierungspunkt. Interessant ist, daß ein Schadenfreiheitsrabatt keine Erwähnung fand.

Diese Richtlinien lassen auf ausländische Vorbilder schließen. Für den deutschen Versicherungsmarkt waren Auswirkungen nicht einmal hinsichtlich des Anfängerrisikos zu erkennen.

In der Literatur wurden Probleme der wagnisgetreuen Prämienkalkulation kaum noch erörtert. Die Untersuchungen beschränkten sich auf die Tarife des Jahres 1969, die weitere generelle Prämienverteuerungen bringen sollen. So ist beabsichtigt,²⁾ die Gruppe G um 5 % und die L- und B-Tarife um 2,5 % zu erhöhen, was im letzten Fall eine Kürzung der Vorausrabatte bedeuten würde. Der

1) Vgl. J. Mehring, Über den Einfluß des Anfängerrisikos auf das Tarifiermerkmal der Schadenfreiheit in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung, in: Berichte des 18. Internationalen Kongresses der Versicherungsmathematiker München, 4. - 11. Juni 1968, Karlsruhe 1968, S. 551 - 560.

2) Vgl. Ohne Verfasser, Doch noch Neuregelung der Kraftverkehrs-Haftpflicht-Prämien für PKW und Kombi, in: VW, 23. Jg., 1968, S. 1441.

Schadenfreiheitsrabatt wird möglicherweise erweitert und zwar um die "Rabattstufe 1/2", die einen 5/10-igen Rabatt vorsieht, wenn der Versicherungsnehmer in der Zeit vom 1. Juli bis zum 31. Dezember ununterbrochen schadenfrei fährt.

Fassen wir abschließend das Tarif-Instrumentarium der deutschen Kraftfahrtversicherer zusammen, so lassen sich in der Haftpflichtsparte folgende Punkte festhalten:

1. Die Bewertung des Fahrzeuges erfolgt jeweils durch die Merkmale: Kubikzentimeterklasse (z.B. für Krafträder und Kraftroller), Brems-PS-Zahl (z.B. bei Personenwagen, Kombinationsfahrzeugen), Sitzplätze (z.B. für Omnibusse), Nutzlast (z.B. bei Güterfahrzeugen) usw.
Je nach Art der Ladung können Zuschläge erhoben werden (z.B. für Heizöl, Treibstoff). Das gleiche gilt für die Sonderbauart eines Kraftwagens. Der Verwendungszweck (Eigenverwendung, Selbstfahrervermietwagen, Werkverkehr) spielt ebenfalls eine Rolle.
2. Die Region wird erfaßt durch Zuschläge für Großstädter und durch Rabatte für Versicherungsnehmer in Orten unter 5000 Einwohnern. Für besondere Wagnisse, wie Droschken, Personenmietwagen, Güterfern- und Güternahverkehr etc. bestehen Spezialtarife.
3. Der Versicherungsnehmer findet Berücksichtigung nicht nur durch die Dauer der Unfallfreiheit in Form des Schadenfreiheitsrabattes, sondern auch durch Vorausrabatte für seinen Beruf z.B. als Beamter oder Landwirt. Daneben sind aus sozialen Gründen Nachlässe für Kriegs- und Schwerbeschädigte sowie für

Körperbehinderte vorgesehen.

Die übrigen Tarifierungsmaßnahmen wie Malus oder die Verteilung technischer Überschüsse kommen u.a. zur personenbezogenen Tarifierung hinzu.

Wir stellen damit eine breite Skala von Tarifierungsmöglichkeiten fest.

Als Mittelpunkt der Tarifgestaltung besitzt der Schadenfreiheitsrabatt, vor allem durch das Maß der effektiv möglichen Prämien-senkung, nach wie vor die größte wirtschaftliche Bedeutung. Hier liegt der Schlüssel zur nachhaltigen Prämiendifferenzierung.

3. Kapitel

Die Tarifgestaltung in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung mit Hilfe eines Schadenfreiheitsrabattes

Der Schadenfreiheitsrabatt nimmt in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung eine Sonderstellung ein. Er dokumentiert die allmähliche Abkehr von der primären Tarifierungsmethode, die in diesem Versicherungszweig jahrzehntelang eine dominierende Rolle gespielt hatte.

In anderen Versicherungssparten ist keine vergleichbare Entwicklung zu beobachten. Wir können von einem grundlegenden Wandel sprechen, d. h. von einer Neuorientierung zur Sekundärтарifizierung - hier in Sonderheit zum Schadenfreiheitsrabatt.

Wie bereits ausgeführt, sind mit dem Rabatt für Unfallfreiheit versicherungstechnische und rechtliche Probleme verbunden, deren Klärung selbst heute noch große Schwierigkeiten bereitet. Es bedarf also intensiver Bemühungen, einen wirkungsvollen Einsatz des Schadenfreiheitsrabattes zu gewährleisten. Letztlich soll er zu einer wagnisgetreuen Umverteilung der Prämien führen und damit ein Kernproblem der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung lösen.

Allerdings werden seine Erfolgchancen in Literatur und Praxis nicht einheitlich beurteilt. Teilweise weichen die Auffassungen sogar stark voneinander ab. Eine kritische Untersuchung der anstehenden Fragen erscheint daher sehr wichtig und ausschlaggebend für den Fortbestand und die Weiterentwicklung des Rabattverfahrens.

Mit dieser zentralen Fragestellung ist aber die Problematik des Schadenfreiheitsrabattes in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung noch längst nicht erschöpft. Im 2. Teil des Kapitels wollen wir uns deswegen mit den übrigen Funktionen des Rabattverfahrens auseinandersetzen.

Wir müssen feststellen, ob es möglich ist, die Schadenaufwendungen zu beeinflussen und welche Rolle in diesem Zusammenhang der sog. Rabattthugereffekt spielt. Auch die Auswirkungen auf Werbung, Wettbewerb und Public Relations sollen untersucht werden. Allein dann wird es gelingen, ein geschlossenes Bild vom Schadenfreiheitsrabatt zu erhalten.

I. Der Schadenfreiheitsrabatt und die Frage nach der Prämien-gerechtigkeit - das Zentralproblem der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung

Die Abstufung der Prämien nach dem Schadenverlauf - in anschaulicher Weise durch den Schadenfreiheitsrabatt verdeutlicht - erweckt den Eindruck, nach diesem Verfahren seien wagnisgetreue Prämien zu berechnen. Der Gedanke, daß schlechte, in Unfälle verwickelte Kraftfahrer höhere Prämien bezahlen müssen, ist so einleuchtend, daß es verwundert, weshalb nicht schon eher von den Möglichkeiten der Rabattabstufung Gebrauch gemacht wurde. Wie wäre sonst der Schadenverlauf in derart sinnfälliger Weise als Tarifierungsmerkmal heranzuziehen? Läßt eine andere Tarifierungsmethode das subjektive Risiko, um dessen tarifliche Erfassung seit Jahren gerungen wird, ebenso deutlich erkennen? Ist nicht der Schadenverlauf das persönliche Erkennungsmerkmal eines Kraftfahrers, dem nunmehr durch eine entsprechende Prämiengestaltung Rechnung getragen werden kann?

Wie wir bereits ermittelten, sind gegenwärtig über 80 % aller Verkehrsunfälle dem personenbezogenen Risikomerkmal anzulasten. Solange daher die subjektive Seite des Risikos nicht gebührend berücksichtigt wird, ist eine Tarifverzerrung unausweichlich. Zudem läßt sich die Tendenz beobachten, daß die Bedeutung des subjektiven Risikos im Laufe der Zeit noch zunehmen wird. Die technische Entwicklung im Fahrzeugbau weist seit Jahren keine grundlegenden Neuerungen mehr auf, und es sind derzeit auch keine Forschungsergebnisse bekannt, die in naher Zukunft eine entscheidende Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge haben könnten.

Desgleichen lassen Umweltseinflüsse, wie Straßenbau oder Rechtsordnung, trotz aller Fortschritte, die inzwischen erzielt wurden, kein rasches Sinken der Verkehrsunfallziffern erwarten.

Der Mensch mit seinen Fähigkeiten und Schwächen bleibt das Hauptkriterium für die Tariffbewertung. Er bestimmt im wesentlichen den Schadenverlauf.

Wir nannten bereits die Schwierigkeiten, die einer vollständigen Erfassung der personenbezogenen Risikomerkmale entgegenstehen. Die Möglichkeiten, ihnen auf primärtariflichen Weg zu genügen, erscheinen wenig erfolgversprechend.

So verbleibt als Ausweg der Schadenfreiheitsrabatt, von dem sich die Fachleute auch deshalb gute Resultate erhoffen, weil in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung gleichzeitig die Merkmale eines "fallenden Risikos" anzutreffen sind. Wie wir sahen, bildet dieser Tatbestand schlechthin eine Idealvoraussetzung für die Rabattabstufung.

Trotzdem erhebt sich die Frage, ob der Schadenfreiheitsrabatt wirklich zu wagnisgetreuen Prämien führt, und ob die Abstufung bzw. Umverteilung der Prämien nach dem Rabattsystem so fein dosiert werden kann, daß dem erstrebten Leitbild entsprochen wird. Mit diesem Problemkreis wollen wir uns im folgenden eingehend beschäftigen.

1. Modellbetrachtungen zum Schadenfreiheitsrabatt

Ehe wir allgemeingültige Aussagen über den Schadenfreiheitsrabatt treffen können, müssen wir seine Funktionsweise an Hand von Modellen untersuchen. Dabei ist es zweckmäßig, zuerst sehr einfache Beispiele zu schaffen, sie dann auszuweiten, damit sich schließlich auch an komplizierten Zusammenhängen die Auswirkungen des Schadenfreiheitsrabattes erkennen lassen.

Gehen wir zunächst von der Grundvoraussetzung aus, daß der bereits beschriebene Homogenitätstest negativ ausgefallen ist. Es besteht also eine mehr oder minder ausgeprägte Prämienungerechtigkeit, die mit Hilfe des Rabattverfahrens beseitigt werden soll.

Unsere erste Aufgabe besteht darin zu ermitteln, welche Versicherungsnehmer bzw. welche Versichertengruppen für die Schadenfälle verantwortlich sind.

Dabei dürfen wir uns auf ein Ergebnis aus der Praxis der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung stützen. Hier wurden 23 589 Personenwagen der Wagnisklasse 24 - 45 PS (Eigenverwendung) 12 Monate beobachtet. Ihre Schadenverteilung

ist nachstehender Übersicht zu entnehmen:¹⁾

Tabelle Nr. 11

Verteilung der Schadenfälle

Anzahl der Schäden pro Vertrag	Anzahl der schadenbehafteten Verträge	Anteil in v. H.
0	20.592	87,3
1	2.651	11,2
2	297	1,3
3	41	0,2
4	7	0,0
5	0	0,0
6	1	0,0
Total	23.589	100,0

=====

Diese Aufstellung zeigt deutlich, daß die Mehrzahl aller Versicherungsverträge, nämlich 20.592 = 87,3 %, keine Schäden aufweist.

Im Jahre 1961 führte Fritz Bichsel für die schweizerischen Verhältnisse eine ähnliche Erhebung durch, wobei ihm eine wesentlich größere Menge von Versicherungsnehmern zur Verfügung stand. Er kam zu fast den gleichen Resultaten:²⁾

- 1) Vgl. A. Tröblicher, Eine kleine Studie zum Kraftfahrttarif, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 114. Leider gibt der Verfasser nicht an, für welches Jahr die Zahlen ermittelt wurden.
- 2) Vgl. F. Bichsel, Erfahrungs-Tarifierung in der Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung, in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 64. Bd., 1964, S. 126.

Tabelle Nr. 12

Anzahl der Policen, die 1961 von k Schäden betroffen wurden

Anzahl der Schäden (k)	effektiv	Anteil in v. H.
0	103.704	86,5
1	14.075	11,8
2	1.766	1,5
3	255	0,2
4	45	0,0
5	6	0,0
6	2	0,0
Total	119.853	100,0

=====

Auch hier sind nahezu 87 % aller Versicherungsnehmer schadenfrei gefahren, ein Ergebnis, das übrigens sowohl Max Gürtler¹⁾ in seinen Untersuchungen für das Jahr 1952 als auch Klaus Pröschel²⁾ für das Jahr 1962 bestätigen.

Die Übereinstimmung dieser statistischen Ermittlungen ist erstaunlich. Gleichzeitig läßt sich ersehen, daß eine große Anzahl von normalen, unfallfreien Kraftfahrern im Bestand anzutreffen ist, der nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl von schadenbelasteten Versicherungsnehmern gegenübersteht. Damit wäre ein Beweis für die eingangs getroffene Unterteilung der Versicherungsnehmer nach Normalen und Unfalltypen geliefert. Max Gürtler

1) Vgl. M. Gürtler, Statistische Untersuchungen ... , S. V.
Nach Max Gürtler läßt sich ein Anteil von genau 87 % errechnen.

2) Vgl. K. Pröschel, Marktforschung in der Kraftverkehrsversicherung, Karlsruhe 1968, S. 130. Der Verfasser gibt eine Quote von 86,9 % an (vgl. ebenda).

schreibt ihr in seiner bereits erwähnten Abhandlung¹⁾ auch für die Folgezeit Gültigkeit zu.²⁾ Ob diese Zweiteilung allerdings prinzipiell richtig ist oder ob nicht noch weitere Gruppen zu bilden sind, wollen wir vorerst nicht weiter beachten. Ebenso soll die Frage ungeklärt bleiben, inwieweit es Normale bzw. Unfalltypen verschiedenen Grades gibt.

Wenn wir aus Modellbeispielen Zusammenhänge zu erkennen suchen, so dürfen wir sie nach Möglichkeit nicht vorher komplizieren. Versagt übrigens der Schadenfreiheitsrabatt beim einfachen Verfahren, dann ist es kaum denkbar, daß er sich beim komplizierten bewähren wird.³⁾ Insofern können wir uns die Mühe für eine Untersuchung sparen, zumal auch Ergebnisse aus der Praxis offensichtlich gegen diese Differenzierung sprechen.⁴⁾

Mit der Aufgliederung nach normalen Kraftfahrern und Schadentypen wollen wir lediglich eine Arbeitsgrundlage geben. Es erscheint uns noch nicht hinreichend geklärt,⁵⁾ ob die meist nur einjährige Beobachtungszeit als absoluter Maßstab für die

1) Vgl. Tabelle Nr. 2 auf S. 67 dieser Arbeit.

2) Klaus Pröschel hat ermittelt, daß sich bei längerfristiger Selektion die Schadenhäufigkeit derjenigen Risiken, die mehrere Jahre hindurch schadenfrei bleiben, einem Grenzwert nähert, der für Personenwagen etwa 80 ‰ beträgt. Bei den Unfalltypen erzielte er einen Wert von 600 ‰ (vgl. K. Pröschel, a.a.O., S. 127).

3) Hier wäre u.a. die Frage zu klären, ob nicht durch zusätzliche versicherungstechnische Maßnahmen die Versichertenbestände weiter aufzugliedern seien. Als Möglichkeit böte sich die Maluserhebung an, um speziell die Schadentypen zu differenzieren. Voraussetzung dafür wäre allerdings der Nachweis, daß es tatsächlich Schadentypen unterschiedlicher Qualifikation gibt.

4) Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel ... , S. 23.

5) "Aus der Tatsache, daß ein Fahrzeughalter im 1. Versicherungsjahr keinen Schaden gebracht hat, kann nicht geschlossen werden, daß er zu den guten Risiken gehört." (A. Tröbliger, Eine kleine Studie ... , S. 115)

künftige Einstufung selten kann, oder ob nicht weitere Differenzierungen vorzunehmen sind. Schließlich wäre ja auch der Sonderfall denkbar, daß überhaupt keine wirklichen Schadentypen im Bestand vorhanden sind und es somit ungerechtfertigt wäre, auf Grund später eingetretener Schäden einzelne Versicherungsnehmer als Unfalltypen einstufen zu wollen.¹⁾

In der versicherungswissenschaftlichen Literatur besteht keine einhellige Meinung, wie beide Versichertengruppen endgültig abzugrenzen sind. Daher ist es verständlich, wenn sehr häufig unterschiedliche Aussagen getroffen werden.²⁾

"In Frankreich und Deutschland hat man gemessen, daß die 'Unfälle' 5 bis 7 % aller Risiken ausmachen und etwa 30 % der Schäden verursachen; in England hingegen kam heraus, daß 20 % der Risiken 'Unfälle' und für 75 bis 80 % der Schäden verantwortlich sind."³⁾

Nach Johannes Mehring ist diese Abweichung damit zu erklären, daß der Trennungsstrich zwischen den Normalen und Unfalltypen - mathematisch ausgedrückt - jeweils an anderer Stelle der Verteilungskurve gezogen wurde.⁴⁾ Die beiden Versichertengruppen sind somit unterschiedlich determiniert.

1) Vgl. M. Gürtler, Das subjektive Risiko ... , S. 209.

2) Nach Max Gürtler hat die Beratungs- und Forschungsstelle für Verkehrssicherheit ermittelt, daß ca. 20 % aller Fahrzeuglenker 75 - 80 % sämtlicher Unfälle verursachen. Dieses Ergebnis sollen zwei große deutsche Versicherungsgesellschaften bestätigt haben. Desgleichen habe der deutsche Verkehrspsychologe Lejeune ermittelt, wonach von 7.045 meldepflichtigen Schäden in einer norddeutschen Großstadt innerhalb von 4 Jahren 4,4 % der Verkehrsteilnehmer 47 % der Unfälle verursacht haben. (Vgl. M. Gürtler, Das subjektive Risiko ... , S. 209)

3) J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 33.

4) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 33.

Um zu vergleichbaren Maßstäben zu gelangen, müßten einheitliche Grenzen zur Begriffsbestimmung gezogen werden. Sie sollten möglichst auf internationaler Ebene Beachtung finden, um den statistischen Erfahrungsaustausch zu erleichtern. Ermessensentscheidungen, wie oben angeführt, müssen auf jeden Fall vermieden werden, damit ein Versicherungsnehmer nicht erst dann als Unfalltyp eingestuft wird, wenn er fünf oder mehr Schäden im Jahr gemeldet hat, während er nach anderer Gruppeneinteilung schon bei einem Schaden zu dieser Klasse zählt.¹⁾

Dabei taucht die Frage auf, ob nicht auch die Kriterien "Glück" und "Pech" zu berücksichtigen sind. Ist u.U. nicht derjenige Versicherungsnehmer ebenfalls als Unfalltyp anzusehen, der aus purem Glück ein Jahr lang schadenfrei gefahren ist?

Hier entstehen ernsthafte Schwierigkeiten, denn wie lassen sich die verkappten schlechten Kraftfahrer sofort feststellen bzw. die durch Pech in einen Schadenfall verwickelten guten Kraftfahrer²⁾ ex ante unzweideutig erkennen?

Es mag sein, daß gewisse personenbezogene Merkmale Rückschlüsse auf diesen Sachverhalt erlauben; exakte Aussagen werden sich aber kaum ergeben. Glück und Pech sind unwägbare Größen.

Nach unserer Ansicht verlieren sie nur bei langfristiger Betrachtungsweise an Gewicht. Das Pech verfolgt nicht ständig einen guten Kraftfahrer, und ein schlechter Kraftfahrer fährt nicht immer aus Glück unfallfrei. Dehnt nun ein Versicherer den Beobachtungszeitraum entsprechend aus, so kann er diese Risikomomente ausschalten. Welche Zeiträume dabei in Frage kommen, muß gesonderten statistischen Untersuchungen vorbehalten bleiben.

1) Vgl. auch M. Gürtler, Das subjektive Risiko ... , S. 211.

2) Vgl. A. Tröblicher, Eine kleine Studie ... , S. 115.

Wie die Aufgliederung des Versichertenbestandes aber auch ausfallen mag, hat sie sich doch nach folgendem Grundsatz zu orientieren: Die einzelnen Versicherungsnehmer, die mit Hilfe des Schadenfreiheitsrabattes gruppenmäßig zusammengeschlossen werden, dürfen in ihrer Schadenhäufigkeit nicht oder nur geringfügig vom Klassendurchschnitt abweichen.¹⁾

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen daher u. U. in den jeweiligen Wagnisgruppen unterschiedliche Rabattsätze zur Anwendung gelangen. Dies wird besonders dann erforderlich sein, wenn der Anteil der Schadentypen z. B. in den betreffenden Personenwagenklassen verschieden hoch ist.

Dazu ein Beispiel: Der Anteil der Schadentypen kann für Personenkraftwagen in der Klasse 20 - 40 PS 25 % ausmachen und bei der Wagnisgruppe 90 - 110 PS 10 % betragen. Nur durch individuell abgestufte Rabattsätze wird sich hier ein Ausgleich schaffen lassen. Ein genereller Rabatt führt nämlich nicht zum Erfolg, und es erweist sich gleichzeitig, wie problematisch es ist, die oben zitierte Aussage als Kalkulationspunkt zu verwerten, 5 - 7 % aller deutschen Kraftfahrer seien Unfalltypen. Diese Unterstellung müßte erst primärtariflich differenziert werden, ehe sie Allgemeingültigkeit erlangen kann.

In unserem folgenden Modellbeispiel nehmen wir an, daß die primäre Risikoauflgliederung bereits so gut wie möglich erfolgt sei. Außerdem wird vorausgesetzt: Unser Bestand von 15.000 Versicherungsnehmern ist gleichartig hinsichtlich Fahrzeugart, Betriebsgebiet, Fahrintensität usw. Er ist in sich geschlossen und weist keinerlei Schwankungen auf, etwa in bezug auf Schadenfrequenz, Schadendurchschnitt etc.

Allein das subjektive Risiko wurde noch nicht erfaßt und soll nun mit Hilfe eines Schadenfreiheitsrabattes in die Tarifierung mitbezogen werden. 90 % der Versicherungsnehmer, also 13.500,

1) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 33 f.

wollen wir als Normale einstufen. Wir möchten nicht so weit gehen und von einem guten Kraftfahrer stets eine vollständige Unfallfreiheit fordern. Auch er kann von Zeit zu Zeit einen Unfall verursachen.

Die Wahrscheinlichkeit des Schadeneintrittes wollen wir bei ihm allerdings sehr gering ansetzen. Im vorliegenden Beispiel soll eine Quote von 10 % angenommen werden.

Die restlichen 1.500 Versicherungsnehmer sind Unfalltypen. Ihre Schadenhäufigkeit beträgt 100 %.

Der Gesamtschadenaufwand stellt sich auf DM 2.850.000,--, der allgemeine Durchschnittsschaden auf 1.000,--¹⁾, wie sich aus folgender Rechnung ergibt:

1.350 Schäden der Normalen mit je DM 1.000,-- erfordern:	
	DM 1.350.000,--
1.500 Schäden der Unfalltypen mit je DM 1.000,-- erfordern:	
	DM 1.500.000,--
Gesamtschaden:	DM 2.850.000,--
	=====

Wird der Gesamtschaden von DM 2.850.000,-- auf alle 15.000 Versicherungsnehmer gleichmäßig umgelegt, so erhalten wir eine Durchschnittsprämie von DM 190,--.

Dieser Prämiensatz ist ungerecht. Ein echter Ausgleich wäre erst dann gegeben, wenn die 13.500 normalen Kraftfahrer eine Prämie von DM 100,-- bezahlten, womit sich ihr Schadenaufwand von DM 1.350.000,-- abdecken ließe. Analog dazu müßten die Unfalltypen DM 1.000,-- entrichten.

1) Es könnte der Einwand gemacht werden, daß es nicht zulässig sei, den Durchschnittsschaden generell mit DM 1.000,-- anzusetzen. Dieser müßte differenziert werden, denn die Schäden der Unfalltypen seien höher zu veranschlagen als die Normalen bzw. umgekehrt. Wie wir bereits an früherer Stelle ausführten, besteht nach den Forschungen von Max Gürtler und Johannes Mehring hierzu in der Praxis kein Anlaß (vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel ... , S. 22; J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 37).

Verteilung des Prämienaufkommens:

13.500 Normale a` DM 100,--	=	DM 1.350.000,--
1.500 Unfalltypen a` DM 1.000,--	=	DM 1.500.000,--
Gesamtaufkommen		DM 2.850.000,--
		=====

Legen wir die Durchschnittsprämie von DM 190,-- zugrunde, dann zahlen 13.500 normale Kraftfahrer im Einzelfall DM 90,-- zu viel, die Schadentypen dagegen DM 810,-- zu wenig. Die Prämiensätze sind infolge des unterschiedlichen subjektiven Risikos ziemlich ungerecht.

Wir halten fest:

13.500 Versicherungsnehmer zahlen ein Mehr von DM 90,--.
Das ergibt einen Fehler von: DM 1.215.000,--.

1.500 Unfalltypen zahlen DM 810,-- zu wenig;
damit entsteht ein weiterer Fehler von: DM 1.215.000,--.

Der Gesamtfehler beträgt somit: DM 2.430.000,--.

Bezogen auf die Prämieinnahme von DM 2.850.000,-- sind dies

85,3 %.
=====

Das vorliegende Ergebnis zeigt deutlich die Ungerechtigkeit allgemeiner Durchschnittsprämien. Es soll nunmehr durch einen Schadenfreiheitsrabatt verbessert werden. Um die Möglichkeiten des Rabattverfahrens zu demonstrieren, wollen wir ein lineares Rabattsystem verwenden, das jährlich um 10 % bis zum Höchstsatz von 50 % steigt, wie wir es beispielsweise in den Jahren von 1962 - 1964 in der Praxis der deutschen Kraftfahrthaftpflicht-

versicherung finden konnten:

Schadenfreie Kalenderjahre	0	1	2	3	4	5ff.
Schadenfreiheitsrabatt in Prozent der Jahresprämie	0	10	20	30	40	50.

Mit Hilfe der Wahrscheinlichkeitsrechnung lassen sich die 15.000 Versicherungsnehmer auf die einzelnen Rabattklassen verteilen, wobei wir unterstellen wollen, daß ein Versicherungsnehmer im Schadenfall sofort auf die unterste Stufe zurückfällt. Es ergibt sich dann folgende Bestandszusammensetzung:

Rabattklasse (nach Prozenten gestaffelt)	0	10	20	30	40	50
Zahl der Versicherungsnehmer insgesamt: 15.000	2.234	1.510	1.180	999	879	8.198.

Um einen Schadenfreiheitsrabatt einzuführen, muß zunächst der obligatorische Rabattzuschlag erhoben werden. Zu diesem Zweck sind die Ausgangsprämien um 52 %¹⁾ oder, in DM ausgedrückt, von DM 190,-- auf DM 289,--¹⁾ zu erhöhen. Die Beitragssätze in den jeweiligen Rabattklassen können nachstehender Aufstellung entnommen werden:

Tabelle Nr. 13

Rabattklasse:	Prämie abzügl. Schadenfreiheitsrabatt ¹⁾
0	DM 289,--
10	" 260,10
20	" 231,20
30	" 202,30
40	" 173,40
50	" 144,50

1) Auf- und Abrundungsfehler sind unberücksichtigt.

Das Prämienaufkommen verteilt sich somit wie folgt:

Tabelle Nr. 14

Rabatt- klasse	Prämie abzügl. Schadenfrei- heitsrabatt in DM ¹⁾	Zahl der Ver- sicherungs- nehmer	Gesamtprämien- aufkommen pro Rabattklasse in DM ¹⁾
0	289,--	2234	645.626,--
10	260,10	1510	392.751,--
20	231,20	1180	272.816,--
30	202,30	999	202.097,--
40	173,40	879	152.418,--
50	144,50	8198	1.184.611,--
		15.000	2.850.319,-- ¹⁾
=====			

Auf den ersten Blick fällt auf, daß die Unfalltypen in der Klasse 0 weit von ihrer Bedarfsprämie mit DM 1.000,-- entfernt sind und daß auch die Versicherungsnehmer in der Klasse 50 noch nicht die Idealprämie von DM 100,-- entrichten. Natürlich erfolgten im Vergleich zum ersten Beispiel Annäherungen der Beiträge, eine vollständige Risikogerechtigkeit ist aber längst nicht gewährleistet. Das Ausmaß der Fehlerhaftigkeit zeigt

1) Auf- und Abrundungsfehler sind unberücksichtigt.

die nächste Übersicht:

Tabelle Nr. 15

Rabatt- klasse	Prämie abzügl. Schadenfrei- heitsrabatt in DM	Bedarfs- prämie der Normalen in DM	Fehler der Normalen in DM	Bedarfs- prämie der Schadenty- pen in DM	Fehler der Scha- dentypen in DM
0	289,--	100,--	+ 189,--	1.000,--	- 711,--
10	260,10	100,--	+ 160,10	1.000,--	- 739,90
20	231,20	100,--	+ 131,20	1.000,--	- 768,80
30	202,30	100,--	+ 102,30	1.000,--	- 797,70
40	173,40	100,--	+ 73,40	1.000,--	- 826,60
50	144,50	100,--	+ 44,50	1.000,--	- 855,50
=====					

Wollen wir nun das Fehlerverhältnis in Prozenten zum Prämienaufkommen berechnen, so ist dabei zusätzlich zu berücksichtigen, daß auch unter den Versicherungsnehmern in der Klasse 0 normale Kraftfahrer anzutreffen sind, die aus "Pech" in diese Klasse versetzt wurden. Das gleiche gilt in umgekehrter Weise für rabattbegünstigte Klassen, in denen sich Unfalltypen verstecken können.

Die Aufgliederung ist damit noch nicht endgültig, da der Beobachtungszeitraum zu kurz bemessen war. Nach der Wahrscheinlichkeitsrechnung muß mit folgender Verteilung gerechnet werden:

Tabelle Nr. 16

Rabatt- klasse	Normale	Schaden- typen	Insgesamt
0	1.286	948	2.234
10	1.161	349	1.510
20	1.053	127	1.180
30	951	48	999
40	861	18	879
50	8.188	10	8.198
Total:	13.500	1.500	15.000

Das Fehlerverhältnis zeigt daraufhin die nachstehenden Ausmaße:

Tabelle Nr. 17

N o r m a l e

Rabatt- klasse	Anzahl	Fehler der Einzelprämie ¹⁾	Fehler pro Klasse ¹⁾
0	1.286	189,--	243.054,--
10	1.161	160,10	185.876,10
20	1.053	131,20	138.153,60
30	951	102,30	97.287,30
40	861	73,40	63.197,40
50	8.188	44,50	364.366,--
Gesamtfehler			1.091.934,40

1) Auf- und Abrechnungsfehler sind unberücksichtigt.

Tabelle Nr. 18

U n f a l l t y p e n

Rabatt- klasse	Anzahl	Fehler der Einzelprämie ¹⁾	Fehler, pro Klasse ¹⁾
0	948	711,--	674.028,--
10	349	739,90	258.225,10
20	127	768,80	97.637,60
30	48	797,70	38.289,60
40	18	826,60	14.878,80
50	10	855,50	8.555,--
Gesamtfehler:			1.091.614,10 ¹⁾

Setzt man beide Gesamtfehler in Relation zum Prämienvolumen von DM 2.850.000,--, ergibt sich eine Fehlerquote von etwa

76,5 % ¹⁾
=====

Dieses Verhältnis stellt zwar eine Verbesserung zum Verfahren ohne Schadenfreiheitsrabatt dar, bei dem wir 85,3 % ermittelt hatten, insgesamt gesehen ist der Erfolg jedoch bescheiden.

Es kann nun der Einwand gemacht werden, in der Praxis der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung würde die untersuchte Rabattstaffel gegenwärtig ²⁾ nicht mehr verwendet. Aus diesem Grund wäre zu prüfen, ob sich nach dem derzeitigen System unter den gleichen Voraussetzungen nicht bessere Erfolge erzielen lassen.

1) Auf- und Abrundungsfehler sind unberücksichtigt.

2) Stand: 31. Dezember 1968

Das neue Rabattverfahren¹⁾ verkürzt für einen Großteil der Versicherungsnehmer die Anlaufzeit, d. h. ein unfallfreier Fahrer kann bereits nach drei schadenfreien Kalenderjahren in den Genuß des höchsten Rabattes von 50 % gelangen, wie sich aus nachstehender Übersicht ergibt:

Schadenfreie Kalenderjahre:	0	1	2	3ff.
Rabatt in Prozent:	0	10	30	50.

Mit einer rasch ansteigenden Rabattstaffel erreichen wir insofern eine bessere Risikoeinteilung, als ein normaler Kraftfahrer nicht mehr über Gebühr lang in den unteren Klassen aufgehalten wird. Er kommt dem Ziel einer 50 %igen Prämieinsparung wesentlich schneller näher, da er die um den Rabattaufschlag verteuerte Ausgangsprämie nur noch kürzere Zeit bezahlen muß.

Das beschleunigte Verfahren bewirkt jedoch, daß sich häufiger als bisher auch unberechtigte Versicherungsnehmer einschleichen, die nicht mehr so leicht eliminiert werden können. Damit tritt wieder eine Verschlechterung in der Risikozusammensetzung ein. Außerdem ist im speziellen Fall der Rabattzuschlag ziemlich hoch anzusetzen, weil diese Art der Abstufung einen größeren Rabattaufwand erforderlich macht.

Im Endergebnis muß die Ausgangsprämie auf etwa DM 300,-- erhöht werden, und die unfallfreien Versicherungsnehmer haben trotz eines 50 %igen Schadenfreiheitsrabattes mit DM 150,-- mehr als bisher (DM 144,50) zu entrichten.

Auf diese Weise werden die günstigen Auswirkungen des verbesserten Rabattsystems nahezu kompensiert. Die Fehlerquote beträgt weiterhin fast 75 % des gesamten Prämienaufkommens.

1) Stand: 31. Dezember 1968

Nun könnte argumentiert werden, die eingangs getroffenen Voraussetzungen seien nicht wirklichkeitsnah; vor allen Dingen hätten die unterstellte Schadenhäufigkeit und das Verhältnis der Unfalltypen zu den Normalen das Ergebnis wesentlich beeinflusst.

Um diesen Einwand auf seine Stichhaltigkeit zu überprüfen, müssen entsprechende neue Modelle gebildet werden, aus denen schließlich der Grad der Risikogerechtigkeit ermittelt werden kann. Wir dürfen uns in diesem Zusammenhang auf Max Gürtler stützen, der hierzu umfangreiche Berechnungen angestellt hat.¹⁾

In seinem Modell I setzt er die Schadenhäufigkeit der Normalen mit 10 % an, die der Unfalltypen mit 100 %. Von Null ausgehend steigt der Schadenfreiheitsrabatt jährlich konstant um 10 %, bis er die Höchststufe von 50 % nach 5 Jahren erreicht. Ein Schaden hat die Rückstufung in die niedrigste Klasse zur Folge. Der Versichertenbestand ist geschlossen, der Durchschnittsschaden beträgt DM 1.200,--.

Wird nun der Anteil der Schadentypen am Gesamtbestand variiert, so ergibt sich im nachstehenden Beispiel folgende Fehlerquote:²⁾

Tabelle Nr. 19

Anteil der Schadentypen in v.H.	Durchschnitts- prämie ohne Ra- battzuschlag in DM	Durch- schnittlicher Rabattzu- schlag in v.H.	Fehlerver- Verbes- hältnis in serung in v.H. v.H.		
			ohne	mit	Rabatt
0	120,--	37,4	0,0	24,9	-, -
10	228,--	34,2	85,3	76,6	10,2
20	336,--	31,1	102,9	88,2	14,3
50	660,--	21,6	81,8	61,7	24,5
80	984,--	12,1	35,1	23,6	32,8
90	1.092,--	8,9	17,8	11,6	34,8
100	1.200,--	5,8	0,0	7,8	-, -
=====					

1) Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel zur Erfassung des subjektiven Risikos, in: ZVersWiss, 50. Bd., 1961, S. 15 - 47.

2) Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel ... , S. 38. Die Tabelle ist von uns erweitert worden.

In keinem der dargestellten Beispiele führt der Schadenfreiheitsrabatt zu einem nennenswert besseren Fehlerverhältnis. Im günstigsten Fall bewirkt er eine Verbesserung um 34,8%, was aber hier ohne Bedeutung ist, weil die vorhandene Fehlerquote ohne Rabatt nur 17,8 % beträgt. Bei homogenen Gruppen tritt durch das Rabattverfahren, wie zu erwarten war, sogar eine Verschlechterung ein.

Unter den gegebenen Umständen läßt sich daher das subjektive Risiko mit Hilfe eines Schadenfreiheitsrabattes nicht wirkungsvoll genug erfassen. Es verbleibt ein unverändert hoher Anteil von Ungerechtigkeiten.

Setzt man die Schadenhäufigkeit der Unfalltypen von bislang 100 % auf 60 % herab - sie beträgt also nur noch das Sechsfache der normalen Kraftfahrer -, so errechnen sich im Modell II nachstehende Zahlen:¹⁾

Tabelle Nr. 20

Anteil der Schadenty- pen in v.H.	Durchschnitts- prämie ohne Rabattzuschlag in DM	Durchschnitt- licher Rabatt- zuschlag in v.H.	Fehlerverhält- nis in v.H. ohne mit Rabatt	Verbes- serung in v.H.	
0	120,--	37,4	0,0	24,9	-, -
10	180,--	34,8	60,0	52,9	11,8
20	240,--	32,2	80,0	67,8	15,2
50	420,--	24,5	71,4	54,3	23,9
80	600,--	16,7	32,0	22,1	32,3
90	660,--	14,1	16,4	16,9	-, -
100	720,--	11,6	0,0	12,7	-, -

1) Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel ... , S. 40. Die Tabelle ist von uns erweitert worden.

Im vorliegenden Fall ist nur noch in vier Teilbereichen eine günstigere Gestaltung der Prämienstruktur eingetreten; zudem zeigt das Ausmaß der Verbesserungen im Vergleich zum Modell I eine rückläufige Tendenz.

Diese Entwicklung tritt noch deutlicher hervor, wenn die Schadenhäufigkeit der Unfälle auf 20 % bei einer unveränderten Quote von 10 % der Normalen herabgesetzt wird (Modell III):¹⁾

Tabelle Nr. 21

Anteil der Schaden- typen in v.H.	Durchschnitts- prämie ohne Rabattzuschlag in DM	Durchschnitt- licher Rabatt- zuschlag in v.H.	Fehlerverhält- nis in v.H. ohne mit Rabatt	Verbes- serung in v.H.	
0	120,--	37,4	0,0	24,9	-, -
10	132,--	36,5	16,4	27,1	-, -
20	144,--	35,6	26,7	27,7	-, -
50	180,--	33,0	33,3	29,7	10,8
80	216,--	30,3	17,8	28,1	-, -
90	228,--	29,4	9,5	26,8	-, -
100	240,--	28,6	0,0	25,1	-, -

Die Ergebnisse der vorstehenden Tabelle sind besonders aufschlußreich. Von nun ab bewirkt der Schadenfreiheitsrabatt nämlich nur noch in einem einzigen der untersuchten Fälle eine leichte Herabsetzung der Fehlerquote; ansonsten hat er eine erhebliche Verschlechterung zur Folge, so daß bei derartigen Bestandszusammensetzung von der Rabattverwendung dringend abzuraten ist.

1) Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel ... , S. 41. Die Übersicht ist von uns ergänzt worden.

Die Resultate der angestellten Modellbetrachtungen werden für manchen Verfechter des Rabattgedankens eine Überraschung bedeuten. Es gelingt in keinem der vorliegenden Beispiele, eine nennenswert bessere Tarifgestaltung herbeizuführen. Selbst unter günstigen Bedingungen lassen sich nur relativ geringe Erfolge erzielen. Berücksichtigt man noch die Betriebskosten, die mit dem Schadenfreiheitsrabatt zwangsläufig verbunden sind,¹⁾ so kommen Bedenken, ob das gewonnene Ergebnis den Aufwand überhaupt rechtfertigt.

Natürlich erhebt sich nun die Frage, weshalb wir keine besseren Resultate erhalten konnten.

Im wesentlichen dürften folgende Gesichtspunkte anzuführen sein, die in ihrer Tragweite zu erkennen, für die weitere Beurteilung des Schadenfreiheitsrabattes von außerordentlicher Bedeutung sein wird:

1. Wie wir bereits darlegten, kann der Schadenfreiheitsrabatt nur über eine Anhebung der Ausgangsprämien finanziert werden. Aus diesem Grunde müssen die normalen Kraftfahrer am Anfang eine künstlich verteuerte Prämie bezahlen, die noch zusätzlich um die Kosten der Verwaltung steigt. Das beeinträchtigt zunächst die wagnisgetreue Prämiengestaltung in hohem Maße. Je mehr die Ausgangsprämie auf die Bedarfsprämie der Schadentypen zugeschnitten wird, d. h. je angemessener die Beiträge für Unfälle werden, umso ungerechter gestalten sich die Prämien für die Normalen. Da die guten Kraftfahrer aber bekanntlich in der Mehrheit sind, trifft sie die Beitragserhöhung ganz besonders. Damit verschlechtern sich wiederum die Chancen einer wagnisgetreuen Prämienkalkulation.

1) Wird die Prämienrückvergütung nicht in Form des Schadenfreiheitsrabattes sondern in Gestalt des Bonus gewährt, so müssen für die Bonuszuschläge auch Provisionen an die Vermittler bezahlt werden. Der Versicherungsschutz verteuert sich entsprechend. (Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel ... , S. 19)

2. Die untersuchten Rabattsysteme bieten keine Möglichkeit, die Fehlerhaftigkeit der Tarifeinstufung in angemessener Frist zu beseitigen. Meist müssen die guten Kraftfahrer einige Jahre warten, ehe sie in die höchste Rabattstufe aufrücken dürfen bzw. die ihnen eigentlich zukommende Prämie entrichten.

In dieser Karenzzeit helfen sie mit, die schlechten Risiken zu finanzieren. Der Rabatt für Schadenfreiheit wirkt folglich im Sinne der wagnisgetreuen Prämienumverteilung zu langsam und somit nicht funktionsgerecht.

3. Der Schadenfreiheitsrabatt ist nicht in der Lage, die sog. "Zufallstarifizierung" auszuschließen.¹⁾ Ein Unfälliger kann "Glück" haben und dadurch in die Klasse des höchsten Rabattes gelangen, während ein guter Kraftfahrer, vom "Pech" verfolgt, in die Klasse der Unfalltypen eingestuft wird. Die Auswirkungen demonstrierten wir bereits an Hand der Tabellen Nr. 17 und Nr.18.

Der Versicherer erhält in diesem Fall keine echte Übersicht über die wirkliche Bestandszusammensetzung. Längerfristige Beobachtungen, die hier genauen Aufschluß geben könnten, sind technisch nicht möglich. In Amerika mißt man übrigens diesem Tarifizierungsfehler eine solche Bedeutung bei, daß hauptsächlich aus dem Grund auf das Rabattverfahren verzichtet wird.²⁾

4. Erfahrungsgemäß verursachen auch normale Kraftfahrer von Zeit zu Zeit Schäden. Ein Rabattsystem, das für solche Versicherungsnehmer eine sofortige Rückstufung in die Klasse 0 vorsieht, kann schwerlich als wagnisgetreu bezeichnet werden, denn ein einzelner Schaden läßt nicht notwendigerweise auf eine erhöhte Schadenfrequenz in der Folgezeit schließen. Des-

1) Vgl. M. Derron, Mathematische Probleme ... , S. 120.

2) Vgl. E.C. Stiefel, Die Tarifbindung in der Kraftverkehrsversicherung der USA (Haftpflcht-, Unfall- und Fahrzeugversicherung), in: W. Gerlach (Hrsg.), Das Marktproblem in der deutschen Kraftverkehrsversicherung, Berlin 1958, S. 132.

halb müßte ein wirklicher Normalfahrer weiterhin die ermäßigte Prämie bezahlen dürfen; ansonsten findet eine falsche Klasseneinteilung statt.¹⁾

5. Letztlich ist zu berücksichtigen, daß der Schadenfreiheitsrabatt auf seine eigene Bestimmungsgröße Einfluß nimmt und damit eine Verfälschung bewirkt.

Durch den bereits erwähnten Rabatthungereffekt²⁾ kann der Schadenverlauf manipuliert werden. Das bedeutet, daß dem Versicherer die wirkliche Zahl der eingetretenen Schäden u. U. verborgen bleibt. Die Versicherungsnehmer melden ihm nämlich nur noch bestimmte Schäden, deren Bekanntgabe auch davon abhängt, auf welcher Stufe des Rabattsystems sie sich gerade befinden. Insofern ist der Schadenverlauf für die Versicherungsgesellschaft kein echtes Kriterium mehr.

Es ist zu überlegen, ob die Grundsätze der Erfahrungstarifizierung noch Gültigkeit besitzen, wenn ein offensichtlich schlechtes Risiko nicht rechtzeitig erkannt wird und sich der ihm zustehenden Prämienzahlung entziehen kann.³⁾

So stellt sich abschließend die entscheidende Frage: Ist die Verwendung des Schadenfreiheitsrabattes unter den geschilderten Verhältnissen noch zu vertreten?

Die Argumente, die gegen ihn sprechen, sind schwerwiegend. Da aber seine Schwächen bekannt sind, sollten Möglichkeiten gefunden werden, sie zu beseitigen. Nachdem in den bisherigen Beispielen hauptsächlich die Schadenfrequenzen und das Verhältnis der Versicherungsnehmer untereinander variiert wurden, muß untersucht werden, ob sich nicht durch strukturelle Änderungen des Rabattsystems bessere Ergebnisse erzielen lassen.

1) "Daraus wird man wohl folgern können, daß es scheinbar nicht möglich ist, mit Hilfe des Bonussystems eine vollständige Prämiengerechtigkeit zu erreichen, wie man auch das Verfahren gestalten mag; offenbar deshalb, weil die Normalen naturgemäß auch Schäden aufweisen." (M. Gürtler, Der optimale Bonus ... , S. 23)

2) Vgl. S. 58 f. dieser Arbeit.

3) Vgl. M. Gürtler, Das "subjektive" Risiko ... , S. 13.

2. Das optimale Rabattsystem nach Max Gürtler

Wir zeigten bereits im geschichtlichen Teil dieser Arbeit, welche Anstrengungen bis jetzt unternommen wurden, um eine zweckmäßige Gestaltung des Schadenfreiheitsrabattes herbeizuführen.

Teilweise stellten die jeweiligen Neuerungen das Ergebnis langwieriger Verhandlungen zwischen den beteiligten Wirtschaftskreisen dar. In vielen Fällen konnte erst auf Grund von Zugeständnissen eine Einigung erzielt werden.

Es ist daher aufschlußreich zu wissen, wie sich unter abstrakten wissenschaftlichen Modellbedingungen ein optimales Rabattsystem gestalten läßt.

Max Gürtler darf für sich in Anspruch nehmen, als erster Versicherungswissenschaftler diesen Problemkreis eingehend untersucht zu haben. In seiner Arbeit: "Der optimale Bonus"¹⁾ betrat er Neuland, als er sich zum Ziele stellte, ein Rabattsystem²⁾ zu entwickeln, das ein Höchstmaß an Prämiengerechtigkeit bzw. ein Minimum an Fehlern aufweist.

Die folgenden Ausführungen stützen sich im wesentlichen auf diese grundlegende Veröffentlichung.

Max Gürtler geht zunächst von einem Modellbeispiel aus, dessen Versichertenbestand deswegen inhomogen zusammengesetzt ist, weil eine Anzahl wichtiger Tarifierungsmerkmale, so vor allen Dingen das subjektive Risiko, bei der Tarifikalkulation nicht berücksichtigt wurde. Der Bestand ist geschlossen. Im Schadenfall erfolgt eine Rückstufung auf die unterste Rabattklasse.

1) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus, in: ZVersWiss, 51. Bd., 1962, S. 1 - 51.

2) Auch im folgenden werden Bonus und Schadenfreiheitsrabatt gleich behandelt, da sie sich lediglich durch die technische Art der Ausschüttung voneinander abheben. Ein wesentlicher Unterschied ist darin bekanntlich nicht zu sehen (vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus ..., S. 3).

Die übrigen Prämissen ergeben sich aus folgender Übersicht:¹⁾

	Normale	Schadentypen	Total
Anzahl der Versicherungs- nehmer	8.000	2.000	10.000
Anzahl der Schäden	800	1.200	2.000
Schadenhäufigkeit in v.H.	10	60	20
Durchschnittsschaden in DM	1.200,--	1.200,--	1.200,--
Individuelle Prämie in DM	120,--	720,--	-,--
Prämiensumme in DM	960.000,--	1.440.000,--	2.400.000,--
Durchschnittsprämie in DM			240,--

Im vorliegenden Falle ist durch Entrichtung der einheitlichen Durchschnittsprämie von DM 240,-- die versicherungstechnische Erfolgsrechnung ausgeglichen. Die Prämieeinnahme reicht zur ordnungsgemäßen Abwicklung aller Schadenfälle aus.

Trotz dieses Gleichgewichts sind jedoch die Prämien ungerecht. Die normalen Kraftfahrer zahlen zuviel Prämie, die Unfälle eindeutig zu wenig. Max Gürtler errechnete ein Fehlerverhältnis von insgesamt

80 %

des Prämienaufkommens.²⁾

1) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus ... , S. 7

2) Vgl. ebenda, S. 20.

Mit Hilfe verschiedener Rabattsysteme soll nun diese Fehlerhaftigkeit beseitigt bzw. auf ein Minimum herabgedrückt werden.

Verwendet man hierzu das Rabattverfahren nach der bereits benutzten linear steigenden Staffelung:

Schadenfreie Jahre	0	1	2	3	4	5ff.
Rabatt in v.H.	0	10	20	30	40	50,

so ergibt sich für diesen Fall eine Fehlerquote von

$$67,8 \%.^{1)}$$

Dieses Ergebnis zeigt eine Verbesserung der Risikogerechtigkeit. Sie ist jedoch, wie auch in unseren Beispielen, unerheblich. Mehr als die Hälfte der Prämieinnahme bleibt ungerecht verteilt. Eine echte Abstufung nach der getragenen Gefahr konnte auf diesem Weg nicht erreicht werden.

Es wäre nun denkbar, ein Rabattverfahren zu konstruieren, das in keiner einzigen Rabattklasse Fehler enthält. Zu diesem Zwecke müßten die einzelnen Versicherungsnehmer in den jeweiligen Klassen die volle Bedarfsprämie bezahlen, die erforderlich ist, um das Ergebnis speziell in ihrer Gruppe auszugleichen. Im vorliegenden Fall läßt sich dieses Ziel erreichen, wenn der Rabatt wie folgt gestaffelt wird:²⁾

1) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus ... , S. 20 f.

2) Vgl. ebenda, S. 18 f.

Schadenfreie Jahre	0	1	2	3	4	5 ff.
Rabatt in %	0	16,6	32,2	44,4	54,4	70,3.

Danach stellt Max Gürtler folgende Fehlerrechnung auf:

Tabelle Nr. 22

Schaden- freie Jahre	Schadens- zahlungen in DM	Zahl der VN	Bedarfs- prämie pro VN in DM	Rabatt- satz in %	Schaden- quote in %	Fehler- verhält- nis in %
0	740.400	1.664	444,95	0,0	100,0	0,0
1	439.200	1.184	370,95	16,6	100,0	0,0
2	270.000	895	301,68	32,2	100,0	0,0
3	176.400	713	247,41	44,4	100,0	0,0
4	120.000	592	202,70	54,4	100,0	0,0
5 ff.	654.000	4.952	132,07	70,3	100,0	0,0

Gesamter-
gebnis: 2.400.000 10.000 0,0

Nach diesem Verfahren ist erstmals eine ausgeglichene Rechnung erzielt worden. Es entsteht ein Fehlerverhältnis von 0 %. Stellt das die ideale Lösung dar?

Der "Erfolg" täuscht. Es wird nämlich übersehen, daß weder die Normalen noch die Schadentypen den ihnen zukommenden Betrag von DM 120,-- bzw. 720,-- bezahlen. Das Verfahren enthält somit "un-

sichtbare Fehler". Sie sind nicht unbedeutend und betragen nach den Berechnungen von Max Gürtler

58,9 %.¹⁾

Trotzdem ist damit die bisherige Fehlerquote leicht verringert. Die Erhöhung des Rabattes über 50 % hinaus hat sich günstig ausgewirkt.

Es bleibt die Frage, ob nicht unter anderen Gesichtspunkten die Möglichkeit besteht, das bisher errechnete Fehlerverhältnis doch noch einmal zu verbessern, um letztlich ein optimales System zu finden.

Max Gürtler schuf zu diesem Zweck ein neues geschlossenes Modell und machte dazu folgende Angaben, die wir stichpunktartig wiedergeben wollen:²⁾

	Normale	Unfalltypen	Total
Anzahl der Versicherungsnehmer	9.000	1.000	10.000
Schadenhäufigkeit in v.H.	10	100	19
Durchschnittsschaden in DM	1.200,--	1.200,--	1.200,--
Bedarfsprämie in DM	120,--	1.200,--	228,--

1) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus ... , S. 22.

2) Vgl. ebenda, S. 30.

Ohne Schadenfreiheitsrabatt errechnet sich im vorliegenden Fall ein Fehlerverhältnis von 85,3 %, ¹⁾ eine Quote, die wir bereits aus ähnlichen Beispielen kennen.

Auf der Suche nach einem optimalen Rabattsystem geht Max Gürtler von der Unterstellung aus, daß auf der höchsten Rabattstufe der Anteil der Schadentypen verschwindend gering ist. Seine Annahme untermauert er durch entsprechende statistische Ergebnisse. Wird in dieser Klasse die individuelle Prämie der Normalfahrer erhoben, dann ergibt sich hier ein Minimum an Fehlern.

Will man allerdings die gleiche Prämie auch für die übrigen Versicherungsnehmer beibehalten, so weist die Rechnung verständlicherweise ein ganz erhebliches Defizit auf, und zwar beträgt es DM 1.080.000,--.²⁾

Deshalb muß ein Rabattsystem entwickelt werden, das diesen hohen Fehlbetrag bestmöglich umverteilen hilft.

Max Gürtler belegt zu diesem Zweck jeden Versicherungsvertrag mit DM 1,-- und berechnet anschließend die Fehlerhaftigkeit seiner Maßnahme:³⁾

1) Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel ... , S. 30.

2) Der Fehlbedarf errechnet sich aus der gesamten Bedarfsprämie von DM 2.280.000,-- (10.000 Versicherungsnehmer müßten eine Durchschnittsprämie von DM 228,-- entrichten) abzüglich des Prämienaufkommens von DM 1.200.000,--, wenn alle Versicherungsnehmer nur einen Betrag von DM 120,-- bezahlen.

3) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus ... , S. 32.

Tabelle Nr. 23

Rabatt- klasse	Mehrprämien in DM von den			Mehrfehler in DM von den			Fehlerver- hältnis in %
	Normalen Schaden- typen	Total		Norma- len	Schaden- typen	Total	
0	855	632	1.487	855	./ .632	223	15,0
1	774	232	1.006	774	./ .232	542	53,9
2	702	85	787	702	./ . 85	617	78,4
3	639	32	671	639	./ . 32	607	90,5
4	576	12	588	576	./ . 12	564	95,9
5	5.454	7	5.461	5.454	./ . 7	5.447	99,7

Es zeigt sich, daß die niedrigste Fehlerquote auf der untersten Stufe zu finden ist. Folglich liegt es nahe, diese Klasse mit dem vorhandenen Defizit von DM 1.080.000,-- zu belasten. Die 1.487 Versicherungsnehmer der Rabattklasse 0 müssen also zusätzlich zum bisherigen Betrag von DM 120,-- umgerechnet DM 726,30 erbringen.¹⁾ Ihre Endprämie stellt sich auf DM 846,30; sie bezahlen, gemessen an der Bedarfsprämie von DM 1.200,--, noch immer DM 353,70 zu wenig.

Soll ein Schadenfreiheitsrabatt eingeführt werden, muß er mit 85,8 ‰ angesetzt werden, damit ein normaler Kraftfahrer durch eine Rabattgewährung von 85,8 ‰ = DM 726,30 die ihm zukommende Prämie von DM 120,-- entrichten kann.

Errechnet man für dieses Beispiel die Fehlerquote, so ergibt sich folgendes Bild:²⁾

1) Die Multiplikation von 1.487 mit 726,30 ergibt abgerundet die Summe von 1.080.000,--.

2) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus ... , S. 34.

Tabelle Nr. 24

Rabatt- klasse	Netto- prämie in DM	Normale			Schadentypen		
		Fehler in DM	Anzahl	Gesamt- fehler in DM	Fehler in DM	Anzahl	Gesamt- fehler in DM
0	846,30	+ 726,30	855	+ 621.000	./.	373,70 632	./..223.500
1 bis 5	120,--	--	8.145	--	./.	1.080,-- 368	./..397.500
Total			9.000	+ 621.000		1.000	./..621.000
Fehler, total							1.242.000
Gesamtprämienbedarf							2.280.000
Fehlerverhältnis							54,5 %
=====							

Jetzt beträgt das Fehlerverhältnis nur noch 54,5 %. Der optimale Rabatt ist daher im konstanten System zu suchen.

Trotz alledem darf dieses Resultat nicht als Rechtfertigung für das Rabattsystem angesehen werden. Schließlich bleibt mehr als die Hälfte der Prämien ungerecht verteilt. Gemessen am Verfahren ohne Schadenfreiheitsrabatt, für das bekanntlich eine Quote von 85,3 % berechnet wurde, stellt es jedoch unzweifelhaft eine gewisse Verbesserung dar.

Nun kann der Einwand gemacht werden, daß auch hier die unterstellten Schadenhäufigkeiten und das Verhältnis der Schadentypen zu den Normalen das Ergebnis wesentlich beeinflußt hätten.

Um dieses Argument auf seine Stichhaltigkeit hin zu überprüfen, hat Max Gürtler eine Vielzahl weiterer Modelle geschaffen¹⁾ und sie entsprechend variiert.

1) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus ... , S. 35 ff.

Er kommt dabei wiederum zu dem Ergebnis, daß in allen behandelten Modellbeispielen der konstante Schadenfreiheitsrabatt die günstigsten Resultate liefert. Das Ausmaß der verbleibenden Fehler darf jedoch nicht unterschätzt werden. Der Schadenfreiheitsrabatt bietet somit nur relative Erfolge.

Man könnte nun erwägen, die bisherige Unterteilung nach Schadenstypen und Normalen fallenzulassen und einen Versichertenbestand zu untersuchen, der sich aus einer Vielzahl von Versicherungsnehmern unterschiedlichster Schadenfrequenzen zusammensetzt.

Es ist zu fragen, wie sich unter diesen Voraussetzungen der Schadenfreiheitsrabatt auswirkt.

In den Modellen, die Max Gürtler zu diesem Zweck verwendet hat,¹⁾ zeigt sich, daß jetzt nicht mehr der konstante Rabatt die besten Ergebnisse bringt. Vielmehr ist das optimale Verfahren in einem zunächst langsam, dann aber sprunghaft steigenden System zu finden. Nach dem Beispiel von Max Gürtler wurde während der beiden ersten Jahre kein Rabatt vergütet, dann 5,9 %, in den beiden nächsten Jahren 14,3 %, und schließlich im 5. Jahr 57,1 %.²⁾

Wird anstelle dieses komplizierten Systems nach fünf schadenfreien Jahren ein einziger konstanter Rabatt von 66,3 % gewährt, so ergibt sich ein Fehlerverhältnis von 39,2 %, das nicht allzuviel von den 38,1 % des optimalen Verfahrens abweicht.

Verglichen mit der Prämiengestaltung ohne Rabatt, wo im vorliegenden Fall die Fehlerquote 45,5 % beträgt, ist die Ver-

1) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus ... , S. 41 ff.

2) Vgl. ebenda, S. 46.

besserung jedoch sehr bescheiden. Max Gürtler wirft deshalb die Frage auf, ob sich unter diesen Voraussetzungen der mit dem Rabatt verbundene große Arbeitsaufwand überhaupt lohnt.¹⁾

Abschließend zieht er das Fazit aus seinen Untersuchungen und stellt fest, daß für jeden heterogen zusammengesetzten Versichertenbestand die Möglichkeit besteht, ein Rabattsystem zu konstruieren, das ein Minimum an Fehlern aufweist. Das Fehlerverhältnis ist aber keineswegs unerheblich; in der Regel verbleibt sogar noch ein sehr großer Teil an Prämienungerechtigkeit. "Es bedeutet dies, daß die Nettoprämien trotz des Bonus nicht risikogerecht sind. Vollkommen risikogerechte Prämien lassen sich, wenn die Tarifprämien nicht wagnisgetreu sind, mit dem reinen Bonusverfahren nicht erreichen."²⁾

1) Vgl. M. Gürtler, Der optimale Bonus ... , S. 48.

2) Ebenda, S. 50 f.

3. Prämienberechtigung auf theoretisch-mathematischer Grundlage durch Modifizierung des Rabattsystems

Die Untersuchungen von Max Gürtler, die in sich betrachtet schlüssig und nicht zu widerlegen sind, stellen die Zweckmäßigkeit der Verwendung eines Schadenfreiheitsrabattes in Frage. Selbst unter günstigsten Voraussetzungen lassen sich nur mäßige Erfolge erzielen. Hans Ammeter¹⁾, Johannes Mehring²⁾ und Wolfgang Sachs³⁾ vertreten zwar die Ansicht, mit dem Schadenfreiheitsrabatt ein nützliches Tarifierungsinstrument gefunden zu haben; eine echte Rechtfertigung für das Rabattverfahren kann daraus allerdings nicht abgeleitet werden.

Möglicherweise ergibt sich, gemessen am Kostenaufwand, im Einzelfall ein vernünftiges und auch brauchbares Ergebnis, damit haben wir jedoch kein Instrument zur Hand, um dem erklärten Ziel näherzukommen, wirklich wagnisgetreue Prämien zu ermitteln. Das Argument, ein weniger gutes Verfahren sei manchmal besser als gar keines, besitzt wenig Überzeugungskraft. Es müssen neue Methoden entwickelt werden.

Max Gürtler ist in seinen Untersuchungen stets davon ausgegangen, daß ein Versicherungsnehmer im Schadenfall sofort den gesamten Rabatt verliert und auf die unterste Stufe zurückversetzt wird. Daß sich auf diese Weise eine Zufallstarifizierung nicht vermeiden läßt, dürfte klar sein; der dabei erzielte Effekt ist zu grob. Schließlich sollte ein langjährig unfallfreier Versicherungsnehmer nicht wegen eines einzigen Schadens als Unfalltyp eingestuft werden. Eine derartige Zurückversetzung bedeutet für ihn eine unbillige Härte. Es ist deshalb ratsam, das Rückstufungs-

1) Vgl. H. Ammeter, Entwicklung und gegenwärtiger Stand ... , S. 414.

2) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 38.

3) Vgl. W. Sachs, Erfahrung und Erwartung, Karlsruhe 1967, S. 93.

system zu modifizieren und zwar dahingehend, daß ein bewährter unfallfreier Versicherungsnehmer im Schadenfall nur um einige Rabattklassen zurückfällt.

Mit anderen Worten: Das totale Rückstufungssystem enthält in seiner bislang untersuchten Form eine nicht zu unterschätzende Fehlerquelle, die beseitigt werden muß.

In der Praxis der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung finden wir seit dem Jahre 1962 Ansätze, diese Ungerechtigkeit abzubauen und den Rabattverlust von der bisher schadenfrei verbrachten Zeit abhängig zu machen.

Die entsprechenden praktischen Durchführungsbestimmungen sind in der Zwischenzeit mehrfach geändert worden und es fragt sich, welche Konsequenzen die Rückstufungsmethode für die Prämiengerechtigkeit nach sich zieht.

Bei der Untersuchung dieses Problemkreises dürfen wir uns auf Marcel Derron¹⁾ stützen, der in seinen Modellbetrachtungen zur Bonustheorie wichtige Berechnungen angestellt hat.

Den Ausgangspunkt seiner Forschungen bildet eine geschlossener Bestand mit 10.000 Versicherungsnehmern, von denen 9.000 eine Schadenquote von 10 %, die restlichen 1.000 eine von 100 % besitzen. Der Durchschnittsschaden beträgt DM 1.200,--.

In Abweichung zu den bisherigen Verfahren erweitert Marcel Derron die Rabattklassen auf insgesamt 8. Sie repräsentieren in den Stufen 0 - 7 jeweils die aufeinanderfolgenden unfallfreien Jahre. In der Klasse 7 werden alle Versicherungsnehmer mit 7 und mehr schadenfreien Jahren zusammengefaßt. Bedingungsgemäß wird ein Versicherungsnehmer im Schadenfall lediglich um zwei Klassen zurückversetzt, soweit dies noch möglich ist und er sich nicht schon auf der untersten Stufe befindet.

1) Vgl. M. Derron, Modellbetrachtungen zur Bonustheorie, in: ZVersWiss, 51. Bd., 1962, S. 371 - 381.

Da die Schadenfrequenzen bei Anfängern erfahrungsgemäß nach dem dritten Versicherungsjahr sinkt, setzt die Rabattgewährung erst ab Klasse 3 ein.

Unter der Voraussetzung, daß der Bestand weiterhin geschlossen bleibt und sich die Schadenhäufigkeiten nicht ändern, soll nunmehr ein Gleichgewicht hergestellt werden, ein Zustand also, bei dem die Verteilung der Schadentypen und Normalen auf die einzelnen Klassen konstante Züge aufweist. In den Beispielen von Max Gürtler war dies meist nach fünf Jahren der Fall.¹⁾

Durch das neue Rückstufungsverfahren dauert es wesentlich länger, bis ein Gleichgewicht erreicht ist. Weil Marcel Derron hier außerdem zwei zusätzliche Rabattklassen eingeführt hat, kann erst nach einer Zeit von mehr als 20 Jahren¹⁾ ein Beharrungszustand erwartet werden.

Die Verteilung der Versicherungsnehmer auf die einzelnen Rabattklassen zeigt alsdann folgendes Bild, wobei die Ergebnisse von Marcel Derron den Resultaten von Max Gürtler gegenübergestellt sind:¹⁾

Tabelle Nr. 25

Rabatt- klasse	Modell I von Max Gürtler		Rabatt- klasse	modifiziertes Modell nach Marcel Derron	
	Normale	Schadentypen		Normale	Schadentypen
0	855	632	0 - 2	47	931
1	774	232	3	105	41
2	702	85	4	166	17
3	639	32	5	827	7
4	576	12	6	747	3
5	5.454	7	7	7.108	1

1) Vgl. M. Derron, Modellbetrachtungen ... , S. 375.

Beim Vergleich der beiden Verteilungssysteme fällt auf, daß der Anteil der Normalen in der höchsten Rabattklasse von bisher 5.454 auf 7.108 bei Marcel Derron angestiegen ist. Auf der untersten Stufe verbleiben jetzt lediglich 47 normale Versicherungsnehmer, die überhaupt keinen Rabatt erhalten. Im Gürtlerschen Beispiel waren es noch 855.

Auf der Seite der Schadentypen ist eine entgegengesetzt verlaufende Tendenz zu beobachten. Nur 69¹⁾ Versicherungsnehmer können sich als Schadentypen unberechtigt Zugang zum Schadenfreiheitsrabatt verschaffen. Bei Max Gürtler waren es immerhin noch 368.¹⁾ Somit ist eine wesentlich präzisere Aufteilung gewonnen.

Von großem Interesse ist nun die Klärung der Frage, ob sich auf der Grundlage dieser neuen Verteilung wagnisgerechte Prämien erzielen lassen.

Verwendet man das linear jährlich um 10 % von 0 bis auf 50 % der Ausgangsprämie steigende Rabattsystem - wie wir es bereits aus früheren Beispielen kennen -, so errechnet sich trotz einer genaueren Aufschlüsselung der Versicherungsnehmer die beachtliche Fehlerquote von 71,4 %.²⁾ Die Verbesserung ist folglich nur geringfügig.

Dieses Resultat darf aber nicht verwundern. Der Rabatt war viel zu schwach bemessen. Die normalen Versicherungsnehmer müssen günstigenfalls immer noch die Hälfte der Prämie eines Unfalltypen bezahlen, obwohl ihre Schadenwahrscheinlichkeit zehnmal geringer ist. Daraus ergibt sich eine große Fehlerquelle, denn bei Festlegung des Höchstrabattes auf 50 % wird stillschweigend vorausgesetzt, "daß die schlechtesten Risiken im Bestand gegenüber den besten Risiken doppelte Schadenhäufigkeit besitzen."³⁾

1) Diese Zahl ergibt sich durch Addition aller Schadentypen, die in den jeweiligen rabattbegünstigten Klassen anzutreffen sind.

2) Vgl. M. Derron, Modellbetrachtungen ... , S. 376.

3) M. Derron, Modellbetrachtungen ... , S. 376.

Diese Unterstellung war im vorliegenden Fall nicht gerechtfertigt. Das Ergebnis mußte daher ungünstig ausfallen.

So liegt es nahe, bei einer Schadenhäufigkeit von 1 : 10 den Schadenfreiheitsrabatt auf 90 % der Ausgangsprämie ansteigen zu lassen, um dadurch zu einem niedrigeren Fehlerverhältnis zu gelangen. In der Tat sinkt es jetzt auf 45,9 %¹⁾; damit übertrifft es bereits den optimalen Rabatt von Max Gürtler.

Trotzdem befriedigt das Resultat nicht: Obwohl der Rabattzuschlag beim 90 %igen System erheblich ist, beträgt die Ausgangsprämie erst DM 905,-- , - der erforderlichen Prämie von DM 1.200,-- für Schadentypen entspricht sie also in keiner Weise.

Darüber hinaus zahlen die guten Risiken statt ihrer eigentlichen Bedarfsprämie von DM 120,-- nur DM 90,50. Diese Tatsache birgt eine weitere wichtige Fehlerquelle in sich.

Aus dem Grunde ist ein System aufzubauen, bei dem die Normalen der Rabattklasse 4 - 7 genauso wie die Schadentypen der Klassen 0 - 2 die jeweilige Bedarfsprämie entrichten. Der verbleibende Prämienrest wird über die Klasse 3 verrechnet. Nach diesem Verfahren läßt sich das kleinste bisher bekannte Fehlerverhältnis ermitteln, nämlich 5,9 %²⁾ bei der folgenden Staffelung:

Rabattstufe	Nettoprämie
0 - 2	1.200,--
3	282,74
4 - 7	120,--.

Ähnlich den Gürtlerschen Beispielen zeigt der optimale Rabatt konstante Züge. Soll daher aus Vereinfachungsgründen nur ein

1) Vgl. M. Derron, Modellbetrachtungen ... , S. 377.

2) Vgl. M. Derron, Modellbetrachtungen ... ; S. 379.

einzigster feststehender Schadenfreiheitsrabatt Verwendung finden, so muß er mit 89,8 % angesetzt werden. Die Bedarfsprämie der Normalen steigt jetzt auf DM 122,63. Das Fehlerverhältnis erhöht sich geringfügig auf insgesamt 6,5%.¹⁾

Der konstante Rabatt liefert also recht brauchbare Ergebnisse, und man könnte geneigt sein, darin eine Rechtfertigung für den Schadenfreiheitsrabatt zu sehen.

Aus dem untersuchten Modellbeispiel dürfen wir allerdings keine verallgemeinernden Schlüsse ziehen, da ja die getroffenen Voraussetzungen das Resultat positiv beeinflußt haben. Freilich ist durch das Rückstufungssystem nach mehr als 20jähriger Beobachtungszeit eine ziemlich genaue Aufgliederung der Versicherungsnehmer erreicht worden. Eine Zufallstarifizierung kann als nahezu ausgeschlossen gelten. Die Normalfahrer sind systemgerecht erfaßt: Sie brauchen keine verteuerten anfangsprämien mehr zu bezahlen, und im Schadenfall verlieren sie kaum noch ihre Prämienvergünstigung.

Soweit sind die Mängel des Rabattsystems fast vollständig beseitigt. Das Fehlerverhältnis mußte folglich günstig ausfallen. Zudem war die Bestandsverteilung im gewählten Modell sehr eindeutig. Die Unfälle hoben sich scharf von den normalen Kraftfahrern ab.

Es wäre sogar denkbar, ein weiteres Beispiel zu schaffen, das noch bessere Ergebnisse zuläßt, so daß es ein Optimum im eigentlichen Sinne anscheinend gar nicht gibt.²⁾ Ändert sich jedoch die extreme Bestandsverteilung, dann wird selbst bei über 20jähriger Beobachtungszeit kein ähnlicher Erfolg zu erwarten sein.

Marcel Derron stellt damit ein theoretisches Modell auf, dessen Aussagekraft für die Praxis angezweifelt werden muß. Normaler-

1) Vgl. M. Derron, Modellbetrachtungen ... , S. 379.

2) Vgl. M. Derron, Modellbetrachtungen ... , S. 380.

weise ist nämlich nicht zu unterstellen, daß sich im täglichen Geschäftsbetrieb ein geschlossener Bestand findet, der über eine Zeit von 20 und mehr Jahren eine gleichbleibende Schadenhäufigkeit und -höhe aufweist. Selten bewahrt ein Kraftfahrer jahrzehntelang dieselben Eigenschaften. Er wird älter; damit sind meistens psychische und physische Ermüdungserscheinungen verbunden. Wir erhalten also keine brauchbare Bestandsverteilung. Außerdem gilt für die deutsche Kraftfahrthaftpflichtversicherung, daß nicht ein bestimmter Benutzer versichert ist,¹⁾ sondern neben dem Versicherungsnehmer auch andere Personen als Mitversicherte in Frage kommen.²⁾

Die Ergebnisse von Marcel Derron besitzen deshalb ausschließlich theoretischen Charakter; immerhin haben wir aber gesehen, daß mit Hilfe eines Schadenfreiheitsrabattes unter den genannten Voraussetzungen fast wagnisgetreue Prämien zu erzielen sind.

1) Vgl. § 10 Abs. 1 AKB.

2) Nach § 10 Abs. 2 AKB sind mitversicherte Personen:

- a) der Halter,
- b) der Eigentümer,
- c) der Fahrer,
- d) Beifahrer, d. h. Personen, die im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses zum Versicherungsnehmer oder Halter den berechtigten Fahrer zu seiner Ablösung oder zur Vornahme von Lade- und Hilfsarbeiten nicht nur gelegentlich begleiten,
- e) Omnibusschaffner, soweit sie im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses zum Versicherungsnehmer oder Halter tätig werden."

II. Der Rabatthungereffekt und die übrigen Funktionen des Schadenfreiheitsrabattes

Gemessen an der Stellung, die der Schadenfreiheitsrabatt bei der wagnisgetreuen Prämiengestaltung einnimmt, haben all seine anderen Aufgaben lediglich untergeordnete Bedeutung. Dies erklärt sich aus dem einfachen Sachverhalt, daß wohl niemand auf den Gedanken kommt, einen Rabatt für unfallfreies Fahren einzuführen, um allein auf diese Weise den Schadenverlauf zu beeinflussen oder etwa um Probleme der Werbung, des Wettbewerbs, der Public Relations usw. lösen zu wollen.

Hier ist der Schadenfreiheitsrabatt kein echter Selbstzweck; seine Funktionen sind nur abgeleiteter Art. Zudem ergeben sie sich praktisch von selbst. In der Diskussion über Wert und Unwert des Rabattsystems werden sie dennoch häufig genannt. Wir dürfen sie daher nicht außer acht lassen und müssen uns kritisch mit ihnen auseinandersetzen.

Wenden wir uns zunächst dem Rabatthungereffekt zu. Er äußert sich bekanntlich in der Weise, daß ein Versicherungsnehmer bestrebt ist, seiner Versicherungsgesellschaft nach Möglichkeit keinen Schaden zu melden; andernfalls muß er Nachteile bei der Rabattgewährung hinnehmen, wodurch die Unterhaltungskosten seines Kraftfahrzeuges steigen.

Daraus resultieren drei Auswirkungen, die wir im folgenden kurz untersuchen wollen.

Zum ersten kann die Aussicht auf eine künftige Prämienermäßigung Anreiz sein, von nun ab vorsichtiger zu fahren.¹⁾ Die Verkehrsdisziplin wird verbessert, und die Schadenhäufigkeit sinkt.²⁾

1) Vgl. P. Steinlein-Fritzsche, Das Versicherungswesen der Schweiz, Bd. 1, Zürich und St. Gallen 1961, S. 249.

2) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 36.

Über das Ausmaß dieses Effektes lassen sich allerdings keine exakten Angaben machen. Dies wäre nur möglich, wenn unter gleichen Bedingungen ein gleicher Versichertenbestand einmal mit und einmal ohne Rabatt beobachtet werden könnte. In der Praxis ergeben sich dabei erhebliche technische Schwierigkeiten, um die These rechnerisch zu untermauern. So kommen erste Zweifel auf.

Nach Max Gürtler wäre es wohl denkbar, jedoch nicht sehr wahrscheinlich, daß der Schadenfreiheitsrabatt einen günstigen Einfluß auf die Fahrweise der Kraftfahrer besitzt.¹⁾ In ähnlichem Sinne äußert sich auch Paul Braeß.²⁾ Werner Mahr will erst dann Stellung beziehen, wenn genaue Ergebnisse vorliegen.³⁾

Auf völlige Ablehnung stößt der Rabatt bei Hans Möller.⁴⁾ Er vertritt die Ansicht, wegen einer "winkenden Prämienrückvergütung" sei noch niemand vorsichtiger gefahren. Diese Auffassung kann damit begründet werden, daß ein Versicherungsnehmer im Schadenfall meist große Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen muß, die vielfach schwerer wiegen als ein möglicher Rabattverlust.⁵⁾ Es sei auf den eventuellen Eigenschaden hingewiesen,

1) Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel ... , S. 16.

2) Vgl. P. Braeß, Einige theoretische Betrachtungen ... , S. 288.

3) Vgl. W. Mahr, a.a.O., S. 271.

4) Vgl. H. Möller, Rechtsgutachten ... , S. 77. Gleicher Meinung ist Eugen Studach (vgl. E. Studach, Der Einfluß der Rückvergütung für schadenfreien Verlauf (Bonus) in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung auf die Schadenbehandlung, in: Schweizerische Versicherungs-Zeitschrift, 27. Jg., 1959/60, S. 108).

5) Anderer Ansicht: M. Bachmann, a.a.O., S. 36; W. Gerlach, Zur Rückvergütung bei schadenfreiem Verlauf in der KFZ-Versicherung, in: VW, 5. Jg., 1950, S. 111.

die oft langwierigen Verhandlungen bei der Polizei oder vor Gericht, auf Geld- und Haftstrafen oder gar auf den Entzug des Führerscheins.

Außerdem ist zu berücksichtigen, daß einzelne Versicherungsnehmer, die nach den Bestimmungen im Versicherungsvertrag keinen Anspruch auf den Schadenfreiheitsrabatt besitzen, von dem Effekt überhaupt nicht erfaßt werden. Das gleiche gilt für Fahrzeuglenker, die selbst keine Versicherungsprämie bezahlen wie z.B. Berufsfahrer¹⁾, Mietwagenfahrer usw.

Es sind daher wichtige Einschränkungen zu machen, und es muß davor gewarnt werden, in den Schadenfreiheitsrabatt übertriebene Hoffnungen zu setzen.²⁾ Ein gewisser, nicht zu quantifizierender positiver Effekt wird wohl zu verzeichnen sein, ein echter Erfolg ist jedoch kaum denkbar, so sehr dies aus volkswirtschaftlichen und auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen erwünscht wäre.

Etwas bessere Möglichkeiten scheint der Schadenfreiheitsrabatt zu bieten, wenn es gilt, die Zahl der Bagatellschaden-Meldungen einzudämmen.³⁾

Mit Sicherheit kann erwartet werden, daß rabattbegünstigte Versicherungsnehmer Kleinschäden selbst bezahlen, sofern der Aufwand hierfür nicht größer ist als der eventuelle Rabattverlust.⁴⁾

1) Beim Bonus war früher die Beobachtung zu machen, daß viele Firmen damit ihre bewährten Kraftfahrer auszeichneten (vgl. Ohne Verfasser, Neue KFZ.-Tarife ab 1. Januar 1962, in: ZfV, 12, Jg., 1961, S. 755). Weil der Schadenfreiheitsrabatt grundsätzlich mit der laufenden Prämienzahlung verrechnet und nicht bar ausbezahlt wird, ergeben sich nunmehr Schwierigkeiten.

2) Nach Hellmut Bormann, Paul Cuntz und Ernst-Gerhard Völker soll "die Bedeutung des Bonus für die Verhinderung von Unfällen auch nicht überbewertet werden ..." (Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 59)

3) Vgl. M. Gürtler, Der Bonus als Mittel ... , S. 16;
M. Bachmann, a.a.O., S. 36.

4) Vgl. P. Braeß, Einige theoretische Betrachtungen ... , S. 288.

Wird daher der Rabatt möglichst hoch angesetzt, so ergibt sich daraus ein umso größerer Anreiz zur Selbsterledigung, worauf der gesamte Schadenbedarf eines Versicherers entsprechend sinkt. Dieser Erfolg ist aber nur einseitig; denn der Differenzbetrag wird von den Versicherungsnehmern übernommen. Es findet somit eine Verlagerung auf ihre Schultern statt.

Durch den Selbsteintritt werden dem Versicherer zusätzlich alle Betriebskosten erspart, die mit der Schadenregulierung notwendigerweise verbunden sind. Auf diese Weise vermindert sich der Schadenaufwand nochmals.¹⁾

Über die Zahl und das Ausmaß der selbsterledigten Bagatellschäden gibt es keine genauen Anhaltspunkte. Die Schadenfälle werden in der Regel nicht einmal der Polizei gemeldet, weil die Beteiligten die Sache unter sich ausmachen. So fehlt auch hier der rechnerische und statistische Nachweis über die Größe des Effektes. Zudem wäre es verfehlt anzunehmen, daß der Schadenfreiheitsrabatt alle Bagatellschäden vom Versicherer fernhält; denn diejenigen Versicherungsnehmer, die bedingungsgemäß keinen Rabattanspruch erwerben, werden auch weiterhin jeden kleinsten Schaden dem Versicherer melden. Aus der Praxis der deutschen Kraftfahrtversicherung ist bekannt, daß Anfängerschäden im laufenden Rumpfkalenderjahr oder Mehrfachschäden von Unfalltypen den Schadenfreiheitsrabatt nicht belasten. Insofern kann vom Rabattverfahren kein durchschlagender Erfolg erwartet werden.

Ebensowenig ist anzunehmen, daß die Selbstregulierung von Bagatellschäden zu einer gewissen Prämiensenkung führt. Das hängt einmal damit zusammen, daß der Gesamtbetrag für Kleinschäden nur Bruchteile des gesamten Schadenaufwandes ausmacht.

1) Vgl. auch M. Bachmann, a.a.O., S. 36.

Zum anderen muß folgendes berücksichtigt werden: Die Versicherungsnehmer sind bestrebt, auf die höchste Rabattstufe zu gelangen. Hier zahlen sie den geringsten Beitrag. Daher regulieren sie auch in der Anwartszeit bestimmte Schäden selbst, um nicht zurückgestuft zu werden. Die Zahl der Rabattberechtigten steigt folglich. Nachdem der Schadenfreiheitsrabatt bekanntlich nur durch den obligatorischen Prämienzuschlag finanziert werden kann, sind jetzt zusätzliche Mittel erforderlich. Wir stellen also ein Wechselspiel zwischen eingespartem Schadenaufwand und zusätzlichem Rabattaufwand fest. Im Einzelfall bleibt abzuklären, welcher Betrag der größere ist.

Paul Braeß ist der Ansicht, daß der Gesamtaufwand eines Versicherers für Schäden und Schadenfreiheitsrabatt höher sein wird, als nach einer rein statischen Kalkulation aus der bisherigen Schadenstruktur plus einem entsprechenden Rabattzuschlag erwartet werden konnte. Die Mehrbelastung schätzt er allerdings gering ein.¹⁾

So könnte das Paradoxon entstehen, daß selbstregulierte Bagatellschäden eine allgemeine Erhöhung der Tarifprämien zur Folge haben.

Im übrigen wird der Versichertenbestand jetzt durch die geringere Schadenhäufigkeit günstiger bewertet. Daraus ergibt sich möglicherweise eine Fehlтарифierung,²⁾ weil die Aussagekraft des Faktors Schadenverlauf beeinträchtigt wird. Der Versicherer erfährt nichts von den jeweils eingetretenen Risikoverschlechterungen und kann keine Gegenmaßnahmen einleiten. Die wagnisgetreue Prämienabstufung ist gefährdet, wie wir bereits ausführten.

1) Vgl. P. Braeß, Einige theoretische Betrachtungen ... , S. 288.

2) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 36 f.

Sehr häufig ist die Selbsterledigung von kleinen Rechnungsbeträgen Anlaß zu unliebsamen Auseinandersetzungen zwischen den Unfallbeteiligten. Möglicherweise sträubt sich der Schädiger, seine Haftpflichtversicherung dem Geschädigten zu nennen, da er den Schaden selbst regulieren möchte, oder er versucht ihn hinzuhalten.

Viele Versicherungsnehmer - juristisch wenig bewandert - schätzen in solchen Situationen die Rechtslage falsch ein. Letztlich laufen sie Gefahr, daß ihnen der Versicherer wegen irgendwelcher Ob-
liegenheitsverletzungen¹⁾ die Erbringung der Leistung verweigert.

So betrachtet, ist die Selbsterledigung von Bagatellschäden nicht ganz unproblematisch,²⁾ auch wenn sie in einzelwirtschaftlicher Sicht dem jeweiligen Versicherungsnehmer einen gewissen finanziellen Vorteil bringen mag.

Unter dem gleichen Aspekt kann die dritte Auswirkung des Rabattthugereffektes gesehen werden: Manche schadenstiftenden Versicherungsnehmer begehen nämlich Verkehrsunfallflucht, um nicht auf Grund einer Schadenmeldung den Rabattanspruch zu verlieren.³⁾ Sie lassen sich dabei von der vagen Hoffnung leiten, daß erfahrungsgemäß nur wenige Täter gefaßt werden und es daher

1) Vgl. § 7 AKB.

2) Um die Selbsterledigung von Bagatellschäden zu fördern, haben sich die deutschen Kraftfahrtversicherer verpflichtet, unter bestimmten Voraussetzungen auf ihre Einrede der Leistungsfreiheit nach § 7 Abs. V AKB zu verzichten.

So regulieren sie verspätet gemeldete Sachschäden, für deren Erledigung ursprünglich nur DM 200,-- angenommen worden waren, oder bereits selbstbezahlte Kleinschäden, wenn im gleichen Kalenderjahr ein weiterer Schaden eintritt und es nun vorteilhafter ist, beide Schäden vom Versicherer vergüten zu lassen. Näheres vgl. E. Stiefel und W. Wussow, a.a.O., S. 303 ff.

3) Vgl. R. Elbertzhagen, Die honorierte Unfallflucht, in: Kölner Stadtanzeiger, Nr. 214 vom 14. September 1961; E. Studach, a.a.O., S. 109.

die Geschädigten häufig unterlassen, die Polizei überhaupt zu verständigen.¹⁾

Folglich existieren über diese Seite des Rabatthungereffektes ebenfalls keine amtlichen Aufzeichnungen, mit deren Hilfe wir das Ausmaß quantifizieren könnten.²⁾ Es dürfte freilich nicht allzu groß sein.³⁾ Bedenken wir doch, daß jeder Unfallflüchtige bei Festnahme mit empfindlichen Strafen rechnen muß, daß er zusätzlich wegen Obliegenheitsverletzungen den Versicherungsschutz verliert⁴⁾ und der Versicherer bei ihm Regreß nimmt, soweit er dem Geschädigten gegenüber leistungspflichtig bleibt.⁵⁾ Unter diesen Umständen "lohnt" sich eine Verkehrsunfallflucht mit Sicherheit nicht.

Auch die Versicherer erzielen letzten Endes keinen allzu großen Nutzen. Ihre Schadenzahlungen verringern sich zwar, wenn ihnen manche Versicherungsfälle nicht gemeldet werden, der Rabattaufwand sinkt aber nicht, so daß sich per Saldo kaum ein nennenswerter Überschuß ergibt. Für die Verhältnisse in der Bundesrepublik Deutschland ist sogar zu unterstellen, daß die Aufwendungen einer Versicherungsgesellschaft steigen. Bekanntlich besteht ein Entschädigungsfonds der deutschen Kraftfahrtversicherer,⁶⁾

1) Vgl. R. Elbertzhagen, Keine Kavaliers auf Parkplätzen? Fahrerflucht nach leichten und schweren Blechschäden, in: Kölner Stadtanzeiger Nr. 213 vom 13. September 1961.

2) Vgl. P. Braes, Einige theoretische Betrachtungen ... , S. 288, Anm. 30.

3) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 59.

4) Vgl. § 7 AKB.

5) Vgl. § 158 f. VVG.

6) Vgl. §§ 12 ff. PflVG. Vor Inkrafttreten dieses Gesetzes am 1. 10. 1965 konnten beim HUK-Verband in Hamburg Ansprüche geltend gemacht werden. Näheres vgl. Richtlinien des HUK-Verbandes vom 1. 1. 1957 über die Gewährung von Entschädigungen bei Verkehrsunfällen, in denen der Halter und Fahrer des schadenstiftenden Fahrzeugs unbekannt bleiben, abgedruckt bei: Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 463 f.

aus dem bestimmte Zahlungen an unfallgeschädigte Dritte geleistet werden, falls sich das schadenstiftende Fahrzeug nicht ermitteln läßt.

Die Gründung dieser Unterstützungskasse geht auf soziale Motive zurück, wobei die Tatsache ausschlaggebend war, daß auf Grund des Pflichtversicherungsgesetzes ein unerkannt gebliebenes Kraftfahrzeug bei irgendeinem deutschen Versicherer gedeckt sein mußte, von dem nun keine Leistungen gefordert werden können. Daher erscheint es recht und billig, wenn alle Versicherungsunternehmen Zahlungen an einen Unterstützungsfonds leisten, der seinerseits Entschädigungen gewährt.

Vom Rabatthungereffekt aus betrachtet dürfen also an den Schadenfreiheitsrabatt in der deutschen Kraftfahrtversicherung keine allzu hohen Erwartungen geknüpft werden.

Bleibt noch zu untersuchen, ob der Rabatt für Unfallfreiheit unter anderen Zielsetzungen bessere Dienste zu leisten vermag. Wir erwähnten bereits, daß er ursprünglich als Instrument der Werbung und des Wettbewerbs gedacht war. Er sollte bestimmte Versicherungsnehmer veranlassen, zusätzliche Vertragsabschlüsse zu machen bzw. ihren laufenden Versicherungsvertrag von der Konkurrenz abzuziehen, da sie nun durch die Rabattgewährung Sondervorteile erlangten.

Der Versicherer kann diese Möglichkeiten jedoch nur so lange nutzen, als die Prämien ungenügend differenziert, d.h. noch nicht wagnisgetreu kalkuliert sind. Wird erst einmal für jeden Versicherungsnehmer die ihm zukommende Prämie berechnet, dann ist kein Raum für eine zusätzliche Rabattgewährung. Die Versicherungsgesellschaft würde hier unter Bedarf anbieten und letztlich ihre Existenz aufs Spiel setzen.

Sind allerdings die Prämien noch nicht ausreichend nach der getragenen Gefahr abgestuft, so stehen dem Versicherungsunternehmen Möglichkeiten zur Rabattgewährung offen. Wie es dabei im Einzelfall vorgeht, muß seiner eigenen unternehmerischen Entscheidung vorbehalten bleiben.¹⁾ Der Schadenfreiheitsrabatt bietet ein gutes Mittel, den Preiswettbewerb anzufachen. Auch wenn zu befürchten ist, daß die Konkurrenten mit entsprechenden Rabatten nachziehen, so bringen doch neue Ideen einen zeitweiligen Wettbewerbsvorsprung, der durch geschickte Dispositionen längerfristig erhalten werden kann.

In der Praxis der deutschen Versicherungswirtschaft findet der Schadenfreiheitsrabatt als Mittel der Preisdifferenzierung gegenwärtig keine Verwendung, denn die Rabatte sind bei allen Versicherern nahezu gleich. Der Wettbewerb ist somit ausgeschaltet. Zu dieser Entwicklung hat der Gesetzgeber Vorschub geleistet.²⁾ Nach § 20 Abs. 2 i.V.m. § 6 Abs. 1 Satz 3 der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung vom 20. November 1967³⁾ muß die Vergleichbarkeit der einzelnen Schadenfreiheitsklassen bei allen Versicherungsgesellschaften gewährleistet sein. Unterschiedliche Rabattsysteme, wie einst nach der Liberalisierung im Jahre 1962, sind daher unzulässig. Die Vereinheitlichung geht sogar so weit, daß als Versicherungsjahr stets das Kalenderjahr zu gelten hat,⁴⁾ Abweichungen davon können nur noch bis auf weiteres genehmigt werden.⁵⁾

1) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 53.

2) Vgl. § 9 Abs. 1 PflVG.

3) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967.

4) Vgl. § 21 Abs. 1 der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung vom 20. November 1967.

5) Vgl. § 33 Abs. 2 dieser Verordnung.

Ansonsten werden auch die Rabattstufen normiert und mindestens 4 Gruppen gefordert.¹⁾ Inwieweit gerade diese Aufteilung die Ermittlung wagnisgetreuer Prämien begünstigt, ist bis heute versicherungswissenschaftlich noch nicht bewiesen worden. Schließlich läßt die prinzipielle Verpflichtung zur Übernahme der Ergebnisse einer globalen Verbandsstatistik²⁾ nur unter besonderen Voraussetzungen Raum für eigene versicherungstechnische Maßnahmen.³⁾ Diese Anordnung schränkt die Bemühungen um eine optimale Ausgestaltung des Schadenfreiheitsrabattes zwangsläufig ein. Ob solche Richtlinien mit den Grundsätzen der modernen Kreditibilitätstheorie⁴⁾ zu vereinbaren sind, bedarf einer gesonderten Prüfung.

Wir wissen, daß in den USA beispielsweise aus 1.082 Schadenfällen einer Gruppe⁵⁾ für die Prämienkalkulation der Kraftfahrtpflichtversicherung volle Glaubwürdigkeit⁶⁾ der statistischen Aussage abgeleitet werden kann. Auf diesem Spezialgebiet der kollektiven Risikotheorie wären sicherlich auch für die deutschen Verhältnisse noch wichtige Erkenntnisse zu erzielen, die eine Globalstatistik unter Umständen sogar entbehrlich machten.

Die Verwendung des Schadenfreiheitsrabattes als Werbemittel muß unter anderen Gesichtspunkten ebenfalls skeptisch beurteilt werden.

1) Vgl. Ziff. 4 der Erläuterungen zu Anlage 2 nach § 10 Abs. 2 dieser Verordnung.

2) Vgl. § 11 Abs. 2 dieser Verordnung.

3) "Versicherungsunternehmen, deren eigener Schadenbedarf in jedem der vorangegangenen fünf Jahre niedriger war als der vergleichbare allgemeine Schadenbedarf, können bei der Berechnung des Unternehmenstarifes den eigenen Schadenbedarf zugrunde legen, wenn bei der Abwicklung ihrer Schadenrückstellungen in keinem der vorangegangenen fünf Jahre ein Verlust entstanden ist." (§ 11 Abs. 4 der Verordnung)

4) Vgl. M. Derron, Kreditibilität im Versicherungswesen, in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 65. Bd., 1965, S. 45 ff.

5) Vgl. M. Derron, Kreditibilität ... , S. 49.

6) Im angelsächsischen Sprachbereich wird unterschieden zwischen "full credibility" und "partial credibility". Näheres vgl. M. Derron, Kreditibilität ... , S. 47 ff.

Er bietet nur bedingt Anlaß zu Neu- und Zusatzabschlüssen; denn der Versicherungsnehmer erhält keine zusätzlichen baren Mittel, die er für weitere Versicherungsabschlüsse verwenden könnte. Seine Einsparung ist nur rechnungstechnischer Art.

Aus diesem Grunde unternehmen die Versicherer gegenwärtig keine großen Anstrengungen, ihre Kunden auf die Prämienermäßigung hinzuweisen und sie zum Abschluß zusätzlicher Versicherungsverträge zu bewegen. Dazu wären erst spezielle Maßnahmen notwendig - z.B. Intensivierung des Außendienstes, Briefwerbung usw. -, deren Erfolg von vornherein nicht sicher ist. Zudem muß berücksichtigt werden, daß die deutsche Kraftfahrthaftpflichtversicherung für alle Kraftfahrzeughalter obligatorisch ist. Eine Bedarfsweckung, wie in anderen Zweigen der Individualversicherung, ist nicht vorrangig. Den Versicherern bleibt daher lediglich das kleine Feld von Höherversicherungen, sofern die Rabatteinsparung nicht für andere Versicherungszweige Verwendung finden soll.

Im Extremfall kann der Schadenfreiheitsrabatt dazu benutzt werden, den Gedanken des Wettbewerbs überhaupt auszuschalten. Wenn in den allgemeinen Bedingungen vereinbart wird, daß im Falle eines Versichererwechsels die neuaufnehmende Versicherungsgesellschaft den bisher gewährten Rabatt nicht oder nur zum Teil übernimmt, hält diese Klausel möglicherweise manchen Versicherungsnehmer ab, seinen Versicherungsvertrag zu kündigen, mag er auch noch so unzufrieden mit den Leistungen seiner Gesellschaft sein. Dieser Effekt ist unter dem Blickwinkel der Erzielung wagnisgetreuer Prämien ungerechtfertigt, denn ein Versichererwechsel bewirkt nicht prinzipiell eine Änderung der Risikostruktur. Damit besteht kein Anlaß, einen guten Kraftfahrer plötzlich auf die Ausgangsprämie zurückzusetzen.

Auch das Argument, jeder Wechsel sei zu vermeiden, da er einen unnötigen Mehraufwand an Betriebskosten erforderlich mache,

ist heute bei der Verwendung elektronischer Datenverarbeitungs-
maschinen nicht mehr stichhaltig. Die ständige Bindung der Ver-
sicherungsnehmer an die einst gewählte Versicherungsge~~se~~llschaft
könnte diese zu schleppender Erledigung der Geschäftsvorfälle
oder Vernachlässigung des Kundendienstes verleiten. Dem ganzen
System würden also Merkmale einer Zwangsversicherung anhaften.
Diese Auswirkungen sind allerdings derzeit nicht zu befürchten.
Nach § 20 Abs. 3 der Verordnung über die Tarife in der Kraft-
fahrtversicherung vom 20. November 1967 ist die völlige Frei-
zügigkeit der Versicherungsnehmer bekanntlich sichergestellt.

Es ist noch zu untersuchen, ob der Schadenfreiheitsrabatt bei
entsprechender Gestaltung betriebliche Kostenvorteile bringen
kann. Wir denken z.B. an die Möglichkeit, denjenigen Versicherungs-
nehmern den Rabatt zu streichen, die nicht pünktlich bezahlen
oder durch Vertragsunterbrechungen die Verwaltung über Gebühr
beanspruchen. Hier besäße der Schadenfreiheitsrabatt einen er-
zieherischen Wert, es erfolgte eine Straffung der Verwaltungs-
arbeit und damit eine Kostensenkung. Besonders auffallende Ein-
sparungen werden in der Praxis allerdings kaum zu erwarten sein,
da nur verhältnismäßig wenige Versicherungsverträge davon be-
troffen sind. Trotzdem sollte die sich hier anbietende Ge-
legenheit zur Kostenminderung nicht übersehen werden.¹⁾

Letztlich ist zu ermitteln, was der Schadenfreiheitsrabatt unter
dem Blickwinkel der Public Relations zu leisten vermag.²⁾

In diesem Zusammenhang erscheint es wichtig, den Versicherungs-
nehmer über allgemeine versicherungstechnische Probleme aufzu-

1) Nach der gegenwärtigen gesetzlichen Regelung führt gemäß
§ 21 Abs. 1 der Verordnung vom 20. November 1967 die Unter-
brechung des Versicherungsvertrages zum Verlust des Schaden-
freiheitsrabattes. Dies bezieht sich auch auf Stilllegungen,
sofern sie den Zeitraum von 3 Monaten überschreiten. (vgl.
§ 21 Abs. 2 der zitierten Verordnung).

2) Vgl. auch E.W. David, Öffentlichkeitsarbeit, in: HdV, Bd. 2,
Sp. 1503.

klären und das Rabattverfahren nicht allein im Sinne einer Auszeichnung für unfallfreies Fahren herauszustellen. Vielmehr sollte die wagnisgetreue Prämiengestaltung als Anliegen der Versicherer in den Mittelpunkt des Interesses gerückt werden. Dies ist besonders dann notwendig, wenn Prämien erhöhungen anstehen.

Haben ausschließlich die Unfalltypen den Schadenmehrbedarf verursacht, so kann mit Hilfe des Schadenfreiheitsrabattes die Prämienverteuerung hauptsächlich auf sie abgewälzt werden: Zu diesem Zweck erhöht der Versicherer die Ausgangsprämie; die unfallfreien Versicherungsnehmer erhalten als Äquivalent einen größeren Rabatt, daher trifft sie die Beitragserhöhung nicht oder nur geringfügig. Sie finden Anerkennung im Sinne einer echten Partnerschaft und erhalten eine "Belohnung"¹⁾ für sorgfältiges Fahren. Auf diese Weise wird das Vertrauen und das Verständnis der Versicherungsnehmer für die Belange der Versicherungsgesellschaft gefördert. Schließlich verkauft sie mit dem Versicherungsschutz eine zunächst "unsichtbare Ware".

Stellt sich jedoch heraus, daß der gestiegene Schadenbedarf auf das Verhalten der Normalen bzw. aller Versicherungsnehmer zurückzuführen ist, dann wäre die Anwendung des eben geschilderten Verfahrens unzumutbar und ungerecht. Wird trotzdem davon Gebrauch gemacht, so kann darin nur eine "taktisch-psychologische"²⁾ Maßnahme ohne versicherungstechnische Berechtigung gesehen werden.

Ziehen wir Fazit, so bleiben nicht viele positive Argumente für den Schadenfreiheitsrabatt. Wir dürfen daher Max Gürtler zitieren, der die Prämienrückgewähr, zu der ja auch der Schadenfreiheitsrabatt zu rechnen ist,³⁾ "eine Konzession an die Unerfahrenheit der Versicherten"⁴⁾ nennt, die zu Unrecht des naiven Glaubens seien, sich auf diesem Weg günstig versichert zu haben.

1) "Ein weiterer wichtiger Vorteil des Bonus liegt darin, daß der vorsichtige Fahrer mit der gewährten Rückvergütung "be-lohnt" werden kann." (M. Gürtler, Der Bonus als Mittel..., S.16)

2) Ebenda, S. 43

3) Vgl. S. 21 ff. dieser Arbeit.

4) M. Gürtler, Die Kalkulation ... , S. 177

4. Kapitel

Beiträge zur Gestaltung eines neuen Tarifs in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung

Aus den bisherigen Untersuchungen darf der wichtige Schluß gezogen werden, daß die Prämien des deutschen Kraftfahrthaftpflicht-Tarifes noch nicht ausreichend nach der getragenen Gefahr abgestuft sind.

Der Schadenfreiheitsrabatt hat in seiner derzeitigen Form keine entscheidende Verbesserung der Tarifstruktur bewirkt und die Lücken der Primärtarifierung längst nicht geschlossen. Zudem sind die wesensbedingten Mängel des Rabattsystems so groß, daß eine endgültige Lösung der anstehenden Probleme wohl kaum erwartet werden kann.

Wie wir sahen, lassen sich selbst unter günstigen Voraussetzungen nur mäßige Erfolge herbeiführen. Trotz der herausgearbeiteten Schwierigkeiten darf jedoch die Weiterentwicklung der Prämienkalkulation in diesem Versicherungszweig nicht vernachlässigt werden!

Es liegt nahe, einen Vergleich zur Lebensversicherung zu ziehen, wo die Fragen der Beitragsbemessung inzwischen weitestgehend als geklärt gelten. Das erzielte Ergebnis ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß in diesem Versicherungszweig eine spezielle Versicherungsmathematik entwickelt wurde, die nunmehr auf eine 200-jährige Geschichte zurückblicken kann.¹⁾

1) Vgl. W. Sachs, Erfahrung ..., S. 88.

Im wesentlichen basiert die Lebensversicherungsmathematik auf zwei wichtigen Grundelementen. Zum ersten wird eine fingierte Gesamtheit unterstellt, wonach für jede Versicherungsart anzunehmen ist, "daß gleichzeitig eine sehr große Zahl gleichartiger Versicherungen abgeschlossen werde."¹⁾ Zum anderen findet das Äquivalenzprinzip Anwendung, das bekanntlich durch seine postulierte Gleichheit der Barwerte von Versicherungsleistungen und Prämien ein unverkennbar buchhalterisches Wesensmerkmal aufweist.

Mit Hilfe dieser beiden Prinzipien gelingt es, in der Lebensversicherung ein deterministisches Modell zu schaffen, welches unvorhergesehene Abweichungen kaum noch zuläßt. Folglich können die Prämien und Reserven mit beliebiger Genauigkeit festgelegt werden. Die Risikobelastung ist von vornherein bekannt.²⁾

Trotzdem erscheint es fraglich, ob diese Betrachtungsweise in der Praxis ausreicht. Hans Ammeter hat darauf hingewiesen, daß die klassische Lebensversicherungsmathematik den zufallsmäßigen, aleatorischen oder, um ein modernes Wort zu gebrauchen, den stochastischen Prozeß im Versicherungswesen unberücksichtigt läßt.³⁾ "In keiner Formel der praktischen Lebensversicherungsmathematik werden beispielsweise etwa der Umfang oder die Struktur des Versicherungsbestandes berücksichtigt, welche doch beide von wesentlicher Bedeutung sind."⁴⁾

1) W. Sachs, Erfahrung ... , S. 88

2) H. Ammeter, Entwicklung und gegenwärtiger Stand der Sachversicherungsmathematik, in: ZVersWiss, 54. Bd., 1965, S. 403.

3) Vgl. H. Ammeter, Entwicklung ... , S. 404

4) H. Ammeter, Entwicklung ... , S. 404.

Es gilt heute als erwiesen, daß sich die Schadenwahrscheinlichkeiten im Versicherungswesen nicht ähnlich jenen Wahrscheinlichkeiten verhalten, die wir zum Beispiel aus dem klassischen Urnenschema, beim Münzwerfen oder aus dem Kartenspiel kennen. In der Versicherungswirtschaft zeigen sie nicht ganz so einfache Eigenschaften, was darauf zurückzuführen ist, "daß die Streuung der Schadensbelastungen sich wohl mit dem Umfang des Versichertenbestandes relativ verbessert, jedoch, je nach dem Versicherungszweig, nicht in dem Ausmaße, wie man es nach dem Gesetz der großen Zahlen in seiner klassischen Form erwarten würde."¹⁾

Zudem sind die Schadenwahrscheinlichkeiten nicht in jeder Periode gleich groß. Sie bilden eine zufällige Variable, deren Streuung sich mit der aus dem Urnenbeispiel überlagert.

Wird auf diesen Sachverhalt keine Rücksicht genommen, so entsteht ein Mißverhältnis bei der Prämienbemessung.

In der Lebensversicherung wirkt sich dieser Fehler allerdings nicht besonders gravierend aus. Es dominiert das Sparelement. Der Risikoanteil macht nur 10 - 20 % des Prämienaufkommens aus.²⁾ Deswegen sind bei den meist langfristigen Vertragsbedingungen keine störenden Auswirkungen zu befürchten. Kurzfristige Risikoschwankungen werden vom Sparmoment überbrückt. Hier liegt auch der entscheidende Unterschied zur Sachversicherung, wo derartige Gegebenheiten fehlen. Schwankende Schadenwahrscheinlichkeiten machen sich dort viel stärker bemerkbar. Die versicherungsmathematischen Erkennt-

1) H. Ammeter, Entwicklung ... , S. 407.

2) Vgl. H. Ammeter, Grundlagen und Hauptprobleme der Sachversicherungsmathematik, in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 65. Bd., 1965, S. 149.

nisse aus der Lebensversicherung lassen sich daher nicht ohne weiteres übertragen.¹⁾

Um trotz solcher Schwierigkeiten die Prämienermittlung zu verbessern, müssen neue Methoden entwickelt werden. Dazu bietet sich die sog. Risikotheorie²⁾ an, "nach der die auftretenden Einzelschäden und auch der Gesamtschaden in einem Versicherungsbestand als eine zufällige Variable aufgefaßt werden."³⁾

Die Höhe dieses Gesamtschadens liegt zwischen Null und dem theoretischen Höchstschaden, der bei gleichzeitiger Fälligkeit sämtlicher Ansprüche auftreten könnte. Diese Höchsthaftungssummen haben in der Sachversicherung beträchtliches, ja fast astronomisches Ausmaß. Einen ersten Anhaltspunkt erhalten wir durch Addition aller Deckungssummen, innerhalb deren sich der Versicherer zum Schadenersatz verpflichtet hat.

Nennen wir ein Beispiel: In der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung bilden Haftungsbeträge von DM 1.000.000,-- pro Versicherungsvertrag keine Seltenheit; sie sind sogar sehr häufig anzutreffen. Darüber hinaus muß speziell in diesem Versicherungszweig mit Mehrfachschiäden während der Vertragsdauer gerechnet werden. Die Deckungssummen sind also noch zu multiplizieren, um den theoretischen Höchstschaden zu ermitteln.

1) Einen Sonderfall der Lebensversicherung bildet die sog. Risikoversicherung, deren besonderes Merkmal darin besteht, daß hier kein Sparelement anzutreffen ist. Näheres vgl. E. Grevenmeyer, Risikoversicherung, in: HdV, Bd. 2, Darmstadt 1958, Sp. 1752 ff.

2) "Eine bereits ziemlich alte Definition der Risikotheorie nennt als deren Kern die mathematische Untersuchung der zufälligen Schwankungen im Versicherungsgeschäft und das Studium der Hilfsmittel, um den daraus hervorgehenden Unannehmlichkeiten zu begegnen." (P. Thyrlion, Die jüngste Entwicklung der Risikotheorie, in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 65. Bd., 1965, S. 175)

3) H. Ammeter, Entwicklung ... , S. 406.

In der Lebensversicherung sind derartige Maßnahmen nicht erforderlich. Hier wird ein bestimmter Betrag versichert, der nur einmal, und zwar im Todes- oder vereinbarungsgemäß im Erlebensfall, zu zahlen ist. Teilschäden, wie sie in der Sachversicherung die Regel bilden, sind unbekannt. Aus diesem Grunde läßt sich der theoretische Höchstschaten viel leichter berechnen.¹⁾

Erfahrungsgemäß braucht ein Sachversicherer mit den eben erwähnten Maximalbelastungen in der Praxis nicht zu rechnen. Sein Erwartungswert für die tatsächliche Schadenbelsatung wird um einen gewissen Mittelwert streuen.

Entscheidend ist für ihn nur die Frage, wie er unter den jeweiligen Verhältnissen eine ausreichende Prämie kalkulieren kann, um jederzeit seinen vertraglichen Verpflichtungen pünktlich nachzukommen. Aus dieser Fragestellung leitet sich das Ruinproblem ab, das von jetzt an im Vordergrund der Überlegungen steht.

Wir können diesen Sachverhalt durch ein Bild veranschaulichen:²⁾ Die Gesamtheit der Versicherten befindet sich in einem Spiel mit dem Versicherer. Die große Zahl der Versicherungsnehmer, die sich ständig ändert und sich fortlaufend erneuert, besitzt ein unendlich großes Kapital. Der Gegenspieler, die Versicherungsgesellschaft, verfügt nur über bestimmte Reserven und über die jeweilige Prämieinnahme. In dieser Situation stellt sich die Frage, wie groß nunmehr die Wahrscheinlichkeit ist, daß der Versicherer mit seinen begrenzten Sicherheitsmitteln zahlungsunfähig wird. Sofern das Versicherungsunternehmen nicht noch zusätzlich über eine Sicherheitsspanne bei den Prämien verfügt, ist nach herrschender Ansicht der Zusammenbruch früher oder später gewiß.²⁾

1) Vgl. M. Derron, Mathematische Probleme der Automobilversicherung, in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 62. Bd., 1962, S. 104.

2) Vgl. H. Ammeter, Entwicklung ... , S. 409.

Damit erweist es sich, daß das Äquivalenzprinzip, welches derartige Zuschläge grundsätzlich nicht kennt, für die Sachversicherungsmathematik nur beschränkt tauglich ist und die Risikotheorie demzufolge vorzuziehen wäre. Prinzipiell stehen dabei zwei Methoden für die Ermittlung der Bedarfsprämie zur Verfügung. Die ältere, heute nicht mehr gebräuchliche¹⁾ individuelle Risikotheorie geht von der Schadenssummenverteilung jeder einzelnen Versicherung aus. Durch Addition aller zugeordneten Wahrscheinlichkeiten ergibt sich die Zusammensetzung des Gesamtschadens. Diesen Betrag fordert der Versicherer dann in Form der Nettoprämie von allen seinen Versicherungsnehmern ein.

Im Unterschied dazu stellt die kollektive Risikotheorie²⁾ von vornherein auf den Gesamtschaden ab. Sie interpretiert den Schadenverlauf als einen stochastischen Prozeß, bei dem nicht nur bestandsinterne Eigenarten, wie Struktur und Zusammensetzung des Versichertenbestandes, beachtet werden, sondern auch externe Bezugsgrößen Beachtung finden. Hier wären zu nennen: die Erhöhung oder Ermäßigung der Schadenbeträge im Zuge allgemeiner Preis- und Einkommensbewegungen sowie auch - falls ein Schadenfreiheitsrabatt verwendet wird - Veränderungen in der Kalkulation des Rabattbedarfes, um den sich häufig ändernden Anforderungen genügen zu können. Auf den letzten Problemkreis haben wir schon im ersten Kapitel dieser Arbeit aufmerksam gemacht.³⁾

1) Vgl. J. Kupper, Wahrscheinlichkeitstheoretische Modelle in der Schadenversicherung, Teil I: Die Schadenzahl, in: Blätter der DGVM, Bd. V, 1960/62, S. 451.

2) Als Begründer der kollektiven Risikotheorie gilt der Schwede Filip Lundberg mit seiner 1903 erschienenen Dissertation (F. Lundberg, Approximerad framställning av sannolikhetsfunktioner. Aterförsäkring av kollektivrisker, Diss. Uppsala 1903). Vgl. auch: H. Bühlmann, Kollektive Risikotheorien, in: Mitteilungen der Vereinigung Schweizerischer Versicherungsmathematiker, 67. Bd., 1967, S. 19 f.

3) Vgl. S. 18 ff. dieser Arbeit.

Prinzipiell muß die kollektive Risikotheorie nicht auf den gesamten Versichertenbestand ausgerichtet sein. Sie ist auch dann zu verwenden, wenn nur gewisse kollektive Eigenschaften eines Teilbestandes zur Prämienkalkulation herangezogen werden.

Wie Hans Ammeter¹⁾ nachgewiesen hat, "ergibt sich bei der Betrachtung von Teilbeständen und nach Addition der Ergebnisse aller Teilbestände für den Gesamtbestand das gleiche Resultat, wie wenn man von Anfang an vom Gesamtbestand ausgegangen wäre. Es ist also möglich, auch innerhalb der kollektiven Betrachtungsweise eine geeignete Individualisierung der Prämienberechnung vorzunehmen, ohne das Gesamtergebnis zu gefährden."²⁾

Damit stoßen wir von neuem auf das Problem der Bildung von Versicherungengruppen, deren homogene Zusammenstellung bereits ein Kernproblem des Schadenfreiheitsrabattes war. Verzichtet ein Versicherter ohne weiteres auf jene Aufgliederung und gewährt er z.B. für günstige Risiken keine entsprechend billigeren Prämien, so verliert er möglicherweise seine Stellung am Markte, weil diese Kunden zu besser kalkulierenden Unternehmen abwandern. Hier hilft ihm auch nicht die Risikotheorie. Um seinen finanziellen Bestand zu sichern, müßte er jetzt sogar noch höhere Einzelprämien fordern, denn es fehlt ihm der Ausgleich durch die guten Risiken.

Somit stellt sich erneut die Frage, wie versicherungstechnisch abgrenzbare Risikogruppen zu bilden sind.³⁾ Ob dabei der primären oder aber der sekundären Tarifierungsmethode der Vorzug zu geben ist, soll im folgenden untersucht werden.

1) Vgl. H. Ammeter, La théorie collective du risque et l'assurance des choses, in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 54. Bd., 1954, S. 185 ff.

2) H. Ammeter, Entwicklung ... , S. 410.

3) "Das Kernproblem der Mathematik der Kraftfahrtversicherung ist die analoge Frage nach Gruppierungs- und Tarifmerkmalen." (W. Sachs, Erfahrung ... , S. 89)

I. Kritische Untersuchungen zum Ausbau der Sekundärtarifizierung

Der Schadenfreiheitsrabatt ist bekanntlich nicht das einzige Tarifizierungsinstrument, welches auf sekundärtariflichem Weg zu einer Neugruppierung des Versichertenbestandes führt. Als wir seine Wesensmerkmale abgrenzten, nannten wir bereits eine Reihe ähnlicher Maßnahmen. Wir wollen sie im folgenden näher darstellen und dabei eingehend prüfen, ob mit ihrer Hilfe wagnisgetreue Prämien zu erzielen sind.

1. Der technische Überschuß

Seit dem Geschäftsjahr 1951 werden in der deutschen Kraftfahrt-haftpflichtversicherung auf Grund gesetzlicher Anordnung technische Überschüsse verteilt. Daran hat sich bis heute, trotz Einführung des Schadenfreiheitsrabattes im Jahre 1962, grundsätzlich nichts geändert.

Wie wir bereits im ersten Kapitel dieser Arbeit ausführten, soll mit der Ausschüttung technischer Überschüsse die Erfolgsrechnung eines bestimmten Versicherungszweiges ausgeglichen werden. Die Prämieinnahme war, gemessen an den Ausgaben, zu hoch angesetzt. Diese Art der Prämienrückgewähr weist jenen unverkennbar buchhalterischen Wesenszug auf, der sich zwangsläufig nach den Grundsätzen des Äquivalenzprinzips ergibt. Aus globaler Betrachtungsweise wird ein Ausgleich geschaffen. Ob dabei neue Versicherten-gruppen und damit wagnisgetreue Prämien im einzelnen zu erwarten sind, ist ein spezielles Problem, das im nachstehenden geklärt werden soll.

Halten wir zunächst eine wichtige Besonderheit fest. Die Verteilung technischer Überschüsse verhilft zu einer indirekten Prämienverbil-

ligung. Die Aufwendungen eines Versicherungsnehmers, der in den Genuß dieser Vergünstigung gelangt, verringern sich per Saldo. Damit ist dem technischen Überschuß Prämiencharakter zuzusprechen. Er korrigiert nachträglich die Ausgangsprämie bestimmter Versicherungsnehmer.

Prinzipiell wird durch die Tatsache, daß technische Überschüsse entstehen, eine Fehlerhaftigkeit in der Tarifgestaltung bestätigt. Es mag dahingestellt bleiben, ob sie auf Zufall oder anderen Ereignissen beruht. Jedenfalls soll dieser Mangel mit Hilfe der Sekundärтарifizierung wieder beseitigt werden.

Wird die Ausschüttung an alle Versicherungsnehmer gleichmäßig vorgenommen, so kann auf diesem Weg die Homogenität eines Versichertenbestandes nur erreicht werden, wenn vorher alle Mitglieder der Versichertengemeinschaft in gleicher Höhe zu über-
teuerten Prämien herangezogen worden waren.

Bemerkt der Versicherer diesen Fehler und korrigiert er ihn durch die Ausschüttung von Überschüssen, dann erfolgt im speziellen Fall keine neue Versicherteneinteilung; es findet lediglich eine allgemeine Herabsetzung des Prämien-niveaus statt. Eine echte Neubewertung der Einzelrisiken ist damit nicht verbunden.

Ähnlich liegen die Verhältnisse, wenn ein unterschiedlich zusammengesetzter Versichertenbestand ausschließlich durch eine gleichmäßige Überschußverteilung in homogene Gruppen überführt werden soll. Auf einem solchen Weg ist ebenfalls keine wirkliche Risikodifferenzierung denkbar; denn das Prämiengefälle zwischen den einzelnen Versicherungsnehmern bleibt prozentual gleich - allein die absoluten Zahlen ändern sich. Ein versicherungstechnischer Erfolg zur Erzielung wagnisgetreuer Prämien wird nicht zu beobachten sein. Der Versichertenbestand ist nach wie vor heterogen, selbst wenn sich durch diese Maßnahme für einen gewissen Teil der Versicherungsnehmer richtig abgestufte Prämien ergeben sollten.

Nun könnte eine Versicherungsgesellschaft dazu übergehen, lediglich bestimmte Versicherungsnehmer in den Genuß der Ausschüttung kommen zu lassen.

Inwieweit hier eine Verbesserung der Prämiengestaltung zu erzielen wäre, würde davon abhängen, ob das gewählte Risikomerkmäl zu einer echten Differenzierung führte.

Um einen Vergleich mit dem Schadenfreiheitsrabatt zu ermöglichen, wollen wir im folgenden die Dauer der Unfallfreiheit als Kriterium für die Verteilung der Überschüsse verwenden.

Diese Gegenüberstellung gewinnt an Wirklichkeitsnähe, wenn - wie gegenwärtig in der Praxis - die verwaltungsmäßigen Bedingungen und Vorschriften für die rechtliche Ausgestaltung beider Ausschüttungsformen analog geregelt sind. Letzten Endes besteht dann nur noch ein Unterschied in der praktischen Form der Verteilung. Wie wir aber wissen, ist es unerheblich, ob die Rückgewähr mit der Folgeprämie verrechnet oder, wie beim technischen Überschuß, nach Fristablauf bar ausbezahlt wird. Der versicherungstechnische Effekt ist also stets der gleiche.

Aus diesem Grunde könnten wir unsere Untersuchungsergebnisse vom Rabattverfahren auf den technischen Überschuß übertragen. Jedoch müssen wir zwei wichtige Einschränkungen machen, die es von vornherein zweifelhaft erscheinen lassen, ob der technische Überschuß bessere Erfolgsaussichten bietet.

So muß in erster Linie bedacht werden, daß in gewissen Zeitabschnitten die angestrebte Prämienneufestsetzung ausfallen kann. Sind nämlich keine Überschüsse erwirtschaftet worden, weil beispielsweise zu viele schlechte Risiken mit ungenügenden Prämien versichert worden sind, so können die guten Versicherungsnehmer keine Beitragsermäßigung erhalten. Sie finanzieren die Schäden der anderen folglich mit.

Die Prämien sind deshalb nicht wagnisgetreu. Der geplante versicherungstechnische Erfolg bleibt aus, weil keine Mittel zum Ausgleich vorhanden sind. Ein Rechtsanspruch der Versicherungsnehmer auf eine bestimmte Vergütung, wie beim Schadenfreiheitsrabatt, besteht bekanntlich nicht. In dieser Auswirkung ist ein bedeutsamer Mangel des Verfahrens zu sehen. Mit zufälligen, unregelmäßigen Ausschüttungen läßt sich keine nachhaltige Prämienpolitik betreiben.

Zum zweiten ist auf folgenden Sachverhalt hinzuweisen: Bei unseren Ausführungen zum Schadenfreiheitsrabatt stellten wir in den meisten Fällen der Praxis fest, daß für gewöhnlich erhebliche Mittel erforderlich waren, um eine optimale Prämienabstufung zu erreichen. Wir konnten sie bei einer gegebenen Bestandszusammensetzung ex ante genau berechnen.

Für den technischen Überschuß sind derartige Berechnungen zwar in gleicher Weise möglich, es fragt sich jedoch, ob in diesem Fall auch die vorausermittelten Gelder zur Verfügung stehen. Nach den Erfahrungen im täglichen Geschäftsbetrieb läßt es die gegenseitige Konkurrenz der Kraftfahrtversicherer nicht zu, daß einzelne Unternehmen bewußt überhöhte Prämien fordern, um Teile davon am Jahresende bestimmten Versicherungsnehmern wieder zurückzugewähren. Bei Markttransparenz wird ein Kunde stets die billigeren Gegenwartsprämien den ungewissen Zukunftsprämien vorziehen, zumal bei Vertragsschluß nicht mit Sicherheit vorauszusehen ist, ob er auch die Bedingungen für den Rückgewähranspruch erfüllt.

Dazu kommt das Risiko, daß seine Versicherungsgesellschaft bei ungünstigem Geschäftsverlauf überhaupt keinen Überschuß verteilen kann und er leer ausgeht.

In der Praxis sind deshalb technische Überschüsse nur von geringer wirtschaftlicher Bedeutung. Außerdem ergeben sich bei

verfeinerter Prämienkalkulation - der Wettbewerb zwingt dazu - zufallsmäßige Abweichungen in der Beitragsbemessung immer seltener. Die Tarifprämien werden ex ante genauer kalkuliert.

Dem Versicherer bleibt folglich wenig Spielraum. Er muß mit großer Wahrscheinlichkeit damit rechnen, daß jene spärlichen Mittel nicht ausreichen, eine exakte Trennung der Risiken herbeizuführen. Besonders bei Versichertenbeständen, die extrem zusammengesetzt sind, fehlen jetzt die notwendigen Mittel zum Ausgleich.

Aber auch für weniger scharf differenzierte Bestände ist die Verteilung technischer Überschüsse nicht anzuraten. Wir erwähnten bereits beim Schadenfreiheitsrabatt, daß derartige Bestandszusammensetzungen sehr schwer aufzugliedern sind. Die Grenzen zwischen den einzelnen Gruppen sind fließend. Es entstehen Überlagerungen. Somit können wir von der Verteilung technischer Überschüsse keinen nachhaltigen Beitrag zur Ermittlung wagnisgetreuer Prämien erwarten. Es sind keine Ansatzpunkte erkennbar, welche die bereits aufgeführten Mängel des Rabattverfahrens wesentlich mindern oder gar ausgleichen würden.

Die Ausgangsprämie bleibt nach wie vor verteuert, das Zeitmoment spielt eine unverändert große Rolle, und die Probleme der Zufallstarifizierung und der Erledigung von Bagatellschäden warten noch immer auf eine Lösung.

2. Die Gewinn- und Überschußbeteiligung

Im Rahmen der Sekundärtarifierung erwähnten wir schon an früherer Stelle die Gewinn- und Überschußbeteiligung. Beide Ausschüttungsarten beziehen sich bekanntlich auf das Gesamtgeschäft einer Versicherungsgesellschaft und sind demzufolge in einen größeren Rahmen ge-

stellt. Damit ist eine Ausweitung verbunden, die möglicherweise auch zu höheren Rückvergütungen führen kann. Ansonsten besteht in rechtlicher Sicht kein wesentlicher Unterschied zum technischen Überschuß.

Die praktische Art der Ausschüttung erfolgt in der Regel nach den gleichen Kriterien. Deshalb ist auch der versicherungstechnische Effekt bei der Prämiengestaltung im Prinzip der gleiche.

Dieser Sachverhalt erlaubt es uns, die bisherigen Untersuchungsergebnisse vom technischen Überschuß und vom Schadenfreiheitsrabatt hilfsweise heranzuziehen. Wir haben also Gelegenheit zu einem echten Vergleich und wollen prüfen, ob nach dem neuen Verfahren wagnisgetreue Prämien zu erzielen sind.

Grundsätzlich werden die Gewinn- und Überschußbeteiligung nicht jene Lösung bieten können, die wir anstreben. Selbst wenn unter gewissen Umständen höhere Ausschüttungen zur Verfügung stehen - was mitunter vorkommt -, so ist nur bei entsprechend extremer Bestandszusammensetzung ein besseres Ergebnis zu erwarten. Auch im vorliegenden Falle sind die Überschüsse und Gewinne weitestgehend ein Spiel des Zufalls. Ihrem Wesen entsprechend lassen sie sich nicht im voraus planen und auf den jeweiligen Versichertenbestand zuschneiden. Hier würde ein exakt kalkulierter Schadenfreiheitsrabatt, der zudem die Gewähr für eine kontinuierliche Prämienpolitik bietet, bessere Dienste leisten.

Wir möchten darauf verzichten, Modellrechnungen zur Gewinn- und Überschußbeteiligung durchzuführen. Irgendein neuer Effekt, ein neuer Gesichtspunkt, der sich für die Prämiengestaltung günstig auswirken könnte, ist nicht erkennbar. Das Problem der Bildung homogener Versichertengruppen bleibt ungelöst. Ob eine weitere Maßnahme der Sekundärtarifizierung, nämlich die Risikoauslese, zu besseren Ergebnissen verhilft, wollen wir im folgenden untersuchen.

3. Die Risikoauslese

Die Risikoauslese, auch Selektion¹⁾ oder Wagnisauslese²⁾ genannt, ist ein spezifisches Instrument der "unechten" Schadenverhütung.³⁾

Nach Max Gürtler ist sie darauf ausgerichtet, "die schlechten Risiken möglichst von sich fernzuhalten bzw. sich von ihnen zu befreien und andererseits möglichst gute Risiken zu gewinnen."⁴⁾

Aus dieser Begriffsbestimmung sind zwei wichtige Grundtendenzen erkennbar: Einmal ist beabsichtigt, sich von bestimmten, ungünstig einzustufenden Risiken völlig abzuwenden, indem sie aus Vorsicht überhaupt nicht mehr versichert werden. Damit verbunden ist eine Bestandsbereinigung mit dem Ziel, früher in Unkenntnis der Sachlage aufgenommene Versicherungsnehmer wieder von der Versicherung auszuschließen. Dies hat zur Folge, daß jene ausgeschiedenen Versicherungsnehmer in Zukunft ihre Schäden selber tragen müssen, wenn sie nicht eine neue Versicherungsgesellschaft finden, die ihnen Deckungsschutz gewährt.

Zum zweiten wird die Risikoauslese aber auch dazu benutzt, künftig nur noch ausgesucht gute Risiken zu versichern bzw. den Anteil dieser auserwählten Versicherungsnehmer im Bestand zu vergrößern. In diesem Fall bemüht sich der Versicherer bewußt um bestimmte Kunden, nachdem er vorher anderen die Versicherung konsequent verweigert hat.

1) Vgl. M. Gürtler, Das "subjektive" Risiko ... , S. 5 f.

2) Vgl. P. Braeß, Feuerversicherung, in: Deutsche Versicherungswirtschaft, hrsg. von R. Lencer und P. Riebesell, Bd. V, Berlin 1936 - 1939, S. 70.

3) Vgl. P. Braeß, Schadenverhütung und Bedarfvorbeugung in der Sachversicherung, in: Die Praxis der Versicherungswirtschaft, Leipzig und Berlin 1936, H. S. 25.

4) M. Gürtler, Das "subjektive" Risiko ... , S. 5 f.

Zur Durchführung dieser Aufgaben stehen den Versicherungsgesellschaften eine Reihe von Möglichkeiten offen.

Es würde den Rahmen der vorliegenden Arbeit sprengen, wollten wir sie in ihrer Gesamtheit darstellen und untersuchen.¹⁾ Schließlich sind sie in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung nur zum Teil anwendbar, da ihr Einsatz durch das bereits erwähnte Pflichtversicherungsgesetz stark eingeschränkt ist.

Bedenken wir doch, daß die Kompositversicherer - und damit die marktbeherrschenden deutschen Kraftfahrtversicherer - bekanntlich verpflichtet sind, jeden bei ihnen gestellten Versicherungsantrag anzunehmen. Eine ex-ante-Auslese der Versicherungsnehmer ist daher rechtlich nicht zulässig, und die wenigen gesetzlichen Ausnahmen, die zur sofortigen Antragsablehnung berechtigen,²⁾ dürften kaum einen maßgeblichen Einfluß auf die Risikostruktur besitzen bzw. zu einer homogenen Bestandszusammensetzung führen. Folglich kann sich ein Kompositversicherer effektiv erst wieder ex post vom Risiko trennen und auf diese Weise Sekundärtarifierung betreiben.³⁾

1) Näheres vgl. H. Schmidt, Beeinflussung der Schadenaufwendungen eines Versicherungsunternehmers durch Risikoauslese, Diss. Nürnberg 1967, S. 80 ff.

2) Vgl. § 5 Abs. VflVG.

3) Es mag strittig sein, ob im Rahmen der Risikoauslese überhaupt eine ex-post-Tarifierung erfolgen darf. Horst Schmidt z.B. möchte die Selektion hauptsächlich im Bereich der Primärtarifierung verstanden wissen, dann nach seiner Auffassung gilt es, sich möglichst vor einem Schadeneintritt vom Risiko zu trennen. (Vgl. H. Schmidt, a.a.O., S. 17 f.) Der Schadenverlauf ist für ihn kein brauchbares Tarifierungsmerkmal. "Nach dem Eintritt eines Schadens ist es zu spät, und die Gewißheit, daß man dem Wagnis kündigen kann, wird bei dieser Sachlage niemanden befriedigen." (H. Schmidt, a.a.O., S. 181) Wir möchten uns dieser Meinung nicht anschließen. Nach der eingangs erwähnten Definition von Max Gürtler besteht ausdrücklich Raum für eine Sekundärtarifierung.

Die ihm dabei zur Verfügung stehenden Hilfsmittel beschränken sich in der Hauptsache auf zwei Maßnahmen, von denen freilich auch die übrigen Versicherer, die Spezialversicherer, Gebrauch machen können. Wir nennen hier den Rücktritt vom Vertrag wegen Verletzung der Anzeigepflicht nach den §§ 16 ff. VVG sowie wegen Nichtzahlung der Erstprämie gemäß § 38 VVG.

Ob ein Versicherer allerdings auf diesem Weg zu einer wirklichen Risikoauslese gelangt, muß dahingestellt bleiben. Die Gründe, die zum Vertragsrücktritt berechtigen, bilden nicht immer ein echtes und brauchbares Risikomerkmäl für eine nachhaltige Prämiendifferenzierung.¹⁾ Wir möchten nur erwähnen, daß ein schlechter Prämienzahler keineswegs ein schlechtes versicherungstechnisches Risiko darzustellen braucht.

Anders liegen die Verhältnisse bei einer Vertragskündigung. Hier kann der Versicherer bestimmte, ihm ungünstig erscheinende Tatbestände ausnutzen und sich vom Versicherungsvertrag lösen.

Wir unterscheiden zwischen einer ordentlichen und außerordentlichen Kündigung.²⁾

Gelingt es dem Versicherer, sich noch vor Eintritt eines Schadens aus dem Haftungsverhältnis zu befreien, etwa nach den §§ 6, 14, 24 ff. oder 39 Abs. 3 VVG, so war seine Tätigkeit in besonderem Maße erfolgreich.

Kündigt er aber im Schadenfall, z.B. nach den §§ 96, 113 oder 158 VVG, dann muß er den Versicherungsfall noch abwickeln. Eine Vertragsaufhebung wäre daher nur sinnvoll, wenn er weiterhin mit erheblichem Schadenaufwand zu rechnen hätte. Es kommt deshalb auch hier darauf an, jene maßgeblichen Eigenschaften zu erkennen, die auf die Risikostruktur Einfluß nehmen. Sind sie einmal vom Versicherer richtig ermittelt worden und hat er danach seinen Versichertenbestand konsequent ausgelesen, so verfügt er im Idealfall über eine homogene Versichertengemeinschaft.

1) Vgl. H. Schmidt, a.a.O., S. 178 f.

2) Näheres vgl. K. Vassel, Kündigung, in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958, Sp. 1223 ff.

Allerdings erscheint es zweifelhaft, ob das Verfahren der Aussonderung zweckmäßig und für eine Tarifgestaltung zu empfehlen ist. Können auf diesem Weg die Kalkulationsmängel der Primärtarifierung in angemessener Weise beseitigt werden?

Zur Klärung dieser Frage möchten wir zunächst daran erinnern, daß am Anfang die guten Risiken mithelfen, die Schäden der schlechten zu finanzieren; denn der Versicherer muß vorerst, um auf seine Rechnung zu kommen, Durchschnittsprämien erheben, die den Versicherungsschutz für einen Teil der Versicherungsnehmer verbilligen und für den anderen verteuern. Die Einzelprämien sind folglich nicht wagnisgetreu. Wie lange diese künstliche Prämienerrhöhung anhält, hängt davon ab, in welchem Zeitraum der Versicherer seinen Bestand bereinigen kann.

Gerade bei der Verwendung sekundärtariflicher Kriterien spielt das Zeitmoment eine große Rolle. Trotzdem ist kaum anzunehmen, daß beim Selektionsverfahren kürzere Fristen für eine Neugruppierung des Bestandes erforderlich sind als beim Verfahren nach dem Schadenfreiheitsrabatt.

Ob sich darüber hinaus durch die neue Tarifierungsmethode die bereits erwähnte Zufallstarifizierung ausschließen läßt, hängt von den gewählten Risikomerkmalen ab. Spielt wie beim Rabatt für Unfallfreiheit der Schadenverlauf weiterhin die entscheidende Rolle, so werden wir bei der Selektion auf ähnliche Schwierigkeiten stoßen. Das gleiche gilt für das Problem, wie normale Fahrer, auch wenn ihr Vertrag schadenbelastet ist, dennoch günstig einzustufen sind.

Nicht zuletzt wird die Risikoauslese die Selbsterledigung von Bagatellschäden begünstigen. Damit besitzt sie alle negativen Folgen für die Prämienkalkulation, die wir bereits früher kennengelernt haben, sei es, weil die Versicherungsnehmer eine Kündigung ihres Vertrages verhindern möchten; oder weil sie wissen, daß sie nirgendwo preisgünstigeren Versicherungsschutz finden.

So weist das Selektionsverfahren ebenfalls Mängel auf. Wagnisgetreue Prämien werden nur schwerlich zu erzielen sein. Außerdem ist zu bedenken, ob im Endeffekt tatsächlich ein homogener Versichertenbestand aussortiert werden kann oder ob nicht nur eine Gemeinschaft von Versicherungsnehmern entsteht, deren Schadenstruktur bei den gegebenen Prämiensätzen für den Versicherer gewinnbringend ist. Trotz Selektion wären also auch jetzt keine wagnisgetreuen Beiträge entstanden; denn es werden von vielen, wenn nicht sogar von allen Versicherungsnehmern überhöhte Prämien gefordert. Einzelwirtschaftlich betrachtet mag diese Maßnahme für den jeweiligen Versicherer eine richtige kaufmännische Entscheidung sein,¹⁾ in allgemeiner Sicht führt sie aber nicht zur angestrebten Lösung.

Jede Selektion ist ein Zeichen dafür, daß eine Versicherungsgesellschaft den Ausgleich über den Preis scheut. Sie erhebt von den schlechten Risiken keine angemessene Prämie, sie entfernt vielmehr diese Kunden aus dem Bestand und geht dabei zusätzlich das Wagnis ein, daß die Versicherungsnehmer, verärgert über diese Maßnahme, allen übrigen geschäftlichen Kontakt mit ihr abbrechen. In jedem Fall büßt die Versicherungsgesellschaft an Marktstellung ein.

Vielfach wird auch übersehen, daß die restlichen, vermeintlich guten Risiken ihre Struktur ändern können; ihr Rang zur Schadenverursachung erhöht sich möglicherweise in bestimmten Zeiten und sinkt ebenso unvermittelt wieder ab. Hier würde eine Risikoauslese allein nach dem Schadenverlauf nichts einbringen.

Es ist anzunehmen, daß nicht eine globale Aussortierung sondern vielmehr der Ausgleich über den Preis bessere Erfolge erwarten läßt. Wäre es rechtlich und technisch durchführbar, alle Risikomerkmale genau zu erfassen und sie auch versicherungstechnisch

1) Vgl. M. Gürtler, Das "subjektive" Risiko ... , S. 6.

zu verwerten, so könnten von allen Versicherungsnehmern die Prämien gefordert werden, die ihrer Risikostruktur entsprechen. In diesem Fall wäre kein Raum für eine Selektion, und das damit verbundene Problem der Gegenauslese bestünde nicht.

Solange derartige Gegebenheiten nicht gewährleistet sind, stellt die Risikoauslese lediglich ein Hilfsmittel dar.¹⁾ Ihre Anwendung ist zudem besonders problematisch, wenn mit fallenden Risiken im Bestand gerechnet werden muß. Würde z.B. ein Kraftfahrtversicherer allen Anfängern im Schadenfall kündigen, anstatt sie kurzzeitig zu einer Mehrprämie heranzuziehen, so brächte er sich selbst um den künftigen Erfolg, d.h. er könnte aus der später zu erwartenden Risikoverbesserung keinen Vorteil ziehen. Offensichtlich ersetzt eine Selektion, welcher Art auch immer, niemals eine exakte Prämienabstufung. Ein Versicherer, der Risikoauslese betreibt, weiß, daß er bestimmte Risiken untertarifiert. Diese Kenntnis sollte Anlaß für ihn sein, nach geeigneteren Tarifierungsmethoden zu suchen und dem Preis die gebührende Stellung einzuräumen. Jede Selektion ist nicht Ursache, sondern Folge einer unzureichenden Prämienbemessung.

Schließlich muß im Extremfall ein Versichertennotstand befürchtet werden. Das Abschieben unerwünschter Wagnisse auf die Konkurrenten oder auf den Versicherungsnehmer selbst, führt u.U. in gesamtwirtschaftlicher Sicht zu Unverträglichkeiten. Manche Branchen und Gruppen des Wirtschaftslebens werden auf diese Weise von den Versicherungsgesellschaften diskriminiert; dem Versicherungsgedanken wird letztlich Schaden zugefügt. Es ist nicht auszuschließen, daß dann der Ruf nach Verstaatlichung der freien Individualversicherung immer lauter ertönt.

4. Der Malus

Eine besonders geartete Form der Sekundärtarifierung bildet der

1) "Das bedeutet, daß die Selektion erst da beginnen kann, wo die Prämienabstufung aufhört." (M. Gürtler, Das "subjektive" Risiko ... , S. 6)

Malus. Im Unterschied zu den bisher untersuchten Tarifierungsmethoden wird hier nicht so sehr auf den guten Versicherungsnehmer abgestellt, der prämienmäßige Vorteile bzw. auch in Zukunft Versicherungsschutz genießt, vielmehr steht das schlechte, schadenbehaftete Risiko im Mittelpunkt des tariflichen Interesses.

Unter einem Malus ist der Zuschlag zur Tarifprämie zu verstehen, "der von denjenigen Versicherungsnehmern erhoben wird, die in einer Versicherungsperiode eine bestimmte Anzahl von Schäden verursacht haben."¹⁾

Die Höhe dieser Zuzahlung unterliegt dem freien Parteiwillen. Irgendwelche gesetzlichen Vorschriften existieren nicht. Meist wird der Malus in Prozenten zur Jahresprämie festgelegt, er kann jedoch auch in absoluten Beträgen fixiert werden. Darüber hinaus ist die Möglichkeit gegeben, ihn nach der Zahl der Schäden zu staffeln. Gewöhnlich wird der Malus zusammen mit der jeweiligen Folgeprämie eingefordert; insofern läßt sich eine Analogie zum Schadenfreiheitsrabatt erkennen, dessen Verrechnung ebenfalls mit dem nächstfälligen Jahresbeitrag stattfindet.

Letzten Endes verursacht der Malus eine Verteuerung des Versicherungsschutzes. Diese Auswirkung scheint dem Grundgedanken der Versicherung zu widersprechen. Soll ausgerechnet derjenige Versicherungsnehmer zu Sonderzahlungen herangezogen werden, der vom Unglück eines Schadens betroffen wurde?

Auf den ersten Blick mag dies ungerecht erscheinen; denn solange jedes Mitglied eines Versichertenkollektives gleichermaßen den Zufälligkeiten eines Schadeneintrittes ausgesetzt ist, wird eine Maluserhebung schwerlich zu rechtfertigen sein. Ist diese Voraussetzung aber im Falle einer heterogenen Bestandszusammensetzung nicht mehr erfüllt, so werden unterschiedlich bedrohte Versicherungsnehmer zu gleichen Prämienzahlungen herangezogen. Hier setzt der Malus ein und legt den schlechten Risiken erhöhte Zahlungen

1) M. Bachmann, a.a.O., S. 39.

auf. Er besitzt folglich Prämiencharakter, indem er nachträglich zu einer Prämienneufestsetzung führt, wobei der Schadenverlauf den Maßstab für die Tarifierung bildet.

Wir wollen im folgenden den Malus mit dem Schadenfreiheitsrabatt vergleichen und dabei unser besonderes Interesse der Frage zuwenden, ob nach dem neuen Verfahren bessere Erfolge zu erzielen sind.

Als erster wichtiger Punkt ist festzuhalten: Beim Malus entfällt die obligatorische Verteuerung der Ausgangsprämie, denn er wird erst nach dem Schadeneintritt erhoben. Damit scheidet eine große Fehlerquelle aus. Ein guter Kraftfahrer braucht am Anfang die schlechten Risiken nicht mehr mitzufinanzieren. Dadurch wird auch jener zeitliche Aufschub vermieden, der bislang dazu führte, daß ein unfallfreier Versicherungsnehmer erst einige Jahre warten mußte, ehe er in den Genuß der höchsten Rabattstufe gelangte. Der Malus wirkt somit schneller. Nach der erwähnten Verrechnungsmethode führt er innerhalb des nächsten Versicherungsjahres zur Prämienanhebung und auf diese Weise zum Ausgleich.

Speziell in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung ist damit zu rechnen, daß der Malus einen relativ kleinen Personenkreis betrifft. Die Mehrheit der deutschen Kraftfahrer fährt bekanntlich unfallfrei. Die Betriebskosten für Errechnung und Einhebung des Prämienzuschlags dürften demzufolge verhältnismäßig gering sein.

Ein weiterer Vorzug besteht darin, daß die Malusmethode eine genauere Differenzierung der Versicherungsnehmer ermöglicht, weil das vorhandene Informationsmaterial besser ausgewertet wird. Diesen Sachverhalt hat Max Gürtler an einem instruktiven Beispiel überzeugend dargestellt.

Der Schweizer Versicherungswissenschaftler geht von einem in sich geschlossenen, heterogen zusammengesetzten Bestand aus. Die Schadenfrequenz ändert sich während des Beobachtungszeitraumes nicht. In nachstehender Aufstellung halten sich die guten und schlechten Risiken die Waage:

	Anzahl	Schadenfrequenz p.a.
Normale	10.000	10 %
Schadentypen	<u>10.000</u>	100 %
insgesamt	20.000	

Der Bestand wird 5 Jahre lang beobachtet und nach der Zahl der schadenfreien Jahre aufgeschlüsselt, die einander ununterbrochen folgen. Nach den Grundsätzen der Wahrscheinlichkeitsrechnung verteilen sich die Versicherungsnehmer auf die bereits beim Schadenfreiheitsrabatt verwendeten Rabattklassen 0 - 5 wie folgt:¹⁾

Tabelle Nr.26

Rabattklasse	Normale	Schadentypen	Total	Wahrscheinlichkeit ein Schadentyp zu sein in %
0	952	6.321	7.273	86,9
1	861	2.325	3.186	73,0
2	779	856	1.635	52,4
3	705	315	1.020	30,9
4	638	116	754	15,4
5	6.065	67	6.132	1,1
Total	10.000	10.000	20.000	50,0
=====				

Danach ist die Wahrscheinlichkeit, in der Klasse 5 einen Schadentyp zu finden, äußerst gering. Sie beträgt nur 1,1 %. Auf der Stufe 0 muß noch mit 86,9 % gerechnet werden.

Untersucht man den gleichen Bestand nach der Zahl der Schäden, die bei den einzelnen Versicherungsnehmern im Laufe von 5 Jahren eingetreten sind, so ergibt sich nach der Poisson-Verteilung dieses Bild:²⁾

1) Vgl. M. Gürtler, Bonus oder ..., S. 238.

2) Vgl. M. Gürtler, ebenda, S. 239.

Tabelle Nr. 27

Zahl der Schäden	Normale	Schadentypen	Total	Wahrscheinlichkeit ein Schadentyp zu sein in %
0	6.065	67	6.132	1,1
1	3.033	337	3.370	10,0
2	758	842	1.600	52,6
3	126	1.404	1.530	91,8
4	16	1.755	1.771	99,1
5	2	1.755	1.757	99,9
6	0	1.463	1.463	100,0
7 und mehr	0	2.377	2.377	100,0
Total	10.000	10.000	20.000	50,0

=====

Es ist naheliegend, Versicherungsnehmer, die 4 und mehr Schäden aufweisen, mit Hilfe des Malus zu einer speziellen Nachprämie heranzuziehen. Sie haben als nahezu 100prozentige Schadentypen zu gelten und sollten daher auch die erhöhten Beiträge der Unfälle bezahlen. Wenn ihnen der entsprechende Beitrag auferlegt wird, erhalten wir für 7.368 Versicherungsnehmer mit mehr als 4 Schäden ($1.771 + 1.757 + 1.463 + 2.377 = 7.368$) nahezu wagnisgetreue Prämien. Auf diese Weise ist die Abgrenzung von den übrigen Versicherungsnehmern außerordentlich gut gelungen.

Für die Versicherungsnehmer ohne Schäden muß der Tarifbeitrag der normalen Kraftfahrer erhoben werden. Weil auf der Stufe 0 mit einer sehr geringen Fehlerquote, d.h. mit einem außerordentlich hohen Reinheitsgrad zu rechnen ist, besteht die Möglichkeit, in diesem Fall für 6.132 Versicherungsnehmer die Prämien ebenfalls genau abzustufen. Somit können insgesamt 13.500 Versicherungsnehmer in homogene Klassen überführt werden. Der verbleibende Prämienrest ist auf die 6.500 Versicherungsnehmer in den Klassen "1 - 3 Schäden" umzulegen. Fehleinschätzungen werden sich hier nicht vermeiden lassen, so daß ein Drittel der Versicherungsnehmer schlecht kalkulierte Beiträge bezahlen muß. Die angestrebte Aufteilung in homogene Grup-

pen ist durch den Malus letzten Endes doch nicht vollständig glücklich.

Vergleichen wir aber unter den gleichen Aspekten die Erfolgsquote des Rabattsystems mit der des Malus, so sind beim Schadenfreiheitsrabatt lediglich für die 6.132 Versicherungsnehmer der Klasse 5 die Beiträge ziemlich genau zu ermitteln. In den übrigen Positionen versagt das Verfahren, da keine exakte Trennung der Risiken gelingt. Aus diesem Grunde ist das Malussystem im gewählten Modellbeispiel dem Rabattverfahren weit überlegen. Es läßt sich eine größere Anzahl von Versicherungsnehmern exakt voneinander abgrenzen.

Um zu einer allgemeinen Aussage zu gelangen, hat Max Gürtler eine Reihe weiterer Bestandszusammensetzungen untersucht und dabei verschiedeneartige Schadenfrequenzen angenommen. Sein Auswertungskoeffizient¹⁾ zeigt in nahezu allen denkbaren Fällen deutliche Vorteile für das Malusverfahren.²⁾ Diese Tatsache ist nicht zuletzt auch darauf zurückzuführen, daß nach der Malusmethode das vorhandene Informationsmaterial besser ausgewertet wird.³⁾ Hier werden sämtliche Schäden berücksichtigt. Beim Schadenfreiheitsrabatt ist dies nicht möglich: Werden für einen Versicherungsvertrag im Laufe von 5 Jahren drei Schäden registriert, wobei der erste im zweiten Kalenderjahr, die beiden anderen im dritten Jahr anfallen, so weist die Police beim Rabattverfahren am Ende der Fünfjahresperiode zwei unfallfreie Jahre auf. Der Vertrag ist in Klasse 2 einzureihen. Der erste Schaden wird folglich überhaupt nicht berücksichtigt; von den bei-

1) Vgl. M. Gürtler, Bonus oder ..., S. 243 ff.

2) "Die vorliegenden Untersuchungen dürften nachgewiesen haben, daß das Verfahren der "Schadenzahl" (Malus) demjenigen der "Schadenfreiheit" (Bonus) weit überlegen ist. Es darf daher mit großer Wahrscheinlichkeit erwartet werden, daß dementsprechend auch das Malusverfahren die verhältnismäßig risikogerechteren Prämien ermöglicht als das Bonusverfahren." (M. Gürtler, Bonus oder ..., S. 261)

Vgl. auch A. Tröblinger, Mathematische Untersuchungen ..., S. 327 ff.; J. Mehring, Die Schadenstruktur ..., S. 38.

3) Vgl. M. Gürtler, Bonus oder ..., S. 243; A. Tröblinger, Mathematische Untersuchungen ..., S. 334; Eine Auswertung ..., S. 503.

den anderen Schäden findet lediglich der erste Beachtung, während der zweite außer Ansatz bleibt. Wichtige Informationen über die Risikostruktur gehen verloren, und die Prämienabstufung ist nicht mehr genau.

Die genannten Vorzüge des Malusystems lassen also ein verbessertes Ergebnis erwarten. Wir dürfen jedoch nicht außer acht lassen, daß dem Malusverfahren wesensbedingte Mängel anhaften, die den Erfolg beeinträchtigen. Hier ist vor allen Dingen die Finanzierung der Malusbeträge zu nennen. Sie umfaßt das Zinsproblem für die ausstehende Maluszahlung, die Belastung der Zuzahlungen mit der Vermittlerprovision und den möglichen Ausfall von Malusforderungen.

Gerade auf das Zinsproblem ist bis jetzt noch nicht gebührend hingewiesen worden, obwohl es sich mitunter deutlich bemerkbar macht. Wir wollen dies an einem Beispiel demonstrieren und bei unseren Betrachtungen davon ausgehen, daß ein Versicherungsunternehmen im Sinne wagnisgetreuer Prämienkalkulation von allen Versicherungsnehmern vorerst die Prämie der Normalfahrer erhebt. Sie beträgt 100,-- DM.

Schäden der Normalen: 10.000 Versicherungsnehmer mit einer Schadenquote von 10 % verursachen bei einem Durchschnittsschaden von 1.000,-- DM einen Gesamtaufwand von 1.000.000,-- DM. Die Einzelprämie der Normalen beträgt demnach 100,-- DM.

Schäden der Unfalltypen: 2.000 Versicherungsnehmer mit einer Schadenquote von 100 % verursachen beim gleichen Durchschnittsschaden einen Aufwand von 2.000.000,-- DM. Die Einzelprämie stellt sich in diesem Fall auf 1.000,-- DM. Vereinbarungsgemäß werden aber nur 100,-- DM erhoben.

Die Versicherungsgesellschaft hat demnach mit einem Gesamtschadenbetrag von 3.000.000,-- DM zu rechnen. Ihre vereinnahmte Prä-

mie macht jedoch nur 1.200.000,-- DM (12.000 x 100) aus, so daß sich ein Malusbetrag in Höhe von 1.800.000,-- DM ergibt. Er ist zu finanzieren, weil die laufende Prämieineinnahme nicht ausreicht. Schließlich besitzen die Geschädigten ein Recht auf umgehende Erledigung des ermittelten Entschädigungsanspruches. Sie sind nicht verpflichtet zu warten, bis der Malus nacherhoben wird. Die Versicherungsgesellschaft muß also Mittel zur Zwischenfinanzierung aufbringen.

Bei einem gemittelten Sollzinssatz von beispielsweise 4,5 % macht der Mehraufwand schon den namhaften Betrag von 81.000,-- DM aus, wobei wir voraussetzen wollen, daß sich alle Schadenfälle gleichmäßig auf das Jahr verteilen und auch innerhalb dieser Periode abgewickelt werden. Dieser Betrag erhöht sich, wenn im Versichertenbestand ein noch größerer Anteil der Schadentypen vorhanden ist.

Diese kurzen Hinweise mögen genügen; der Zinsaufwand verringert bzw. steigert sich, falls die Determinanten für den Zinsfaktor Änderungen unterliegen. Über das Ausmaß des Effektes sind im Einzelfall gesonderte Untersuchungen anzustellen, wobei u.a. die Frage zu klären ist, auf welchem Weg die Versicherungsnehmer für die erhöhten Aufwendungen heranzuziehen sind.

Konnten wir bislang beim Schadenfreiheitsrabatt feststellen, daß die Provisionen der Versicherungsvermittler bei steigenden Rabattsätzen immer mehr zurückgehen, weil sie prozentual vom bezahlten Versichertenentgelt berechnet werden, so steigen sie jetzt beim Malusverfahren wieder. Der Malus verteuert den Versicherungsschutz daher zusätzlich um jene Vergütung - eine Tatsache, die bei der Kalkulation des Zuschlages besondere Beachtung finden muß.

Eine wichtige Rolle spielt die Frage, ob ein Versicherer tatsächlich in den Genuß des Malus gelangt. Weil die Zuzahlung erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung fällig wird, ist damit

erfahrungsgemäß ein Ausfallrisiko verknüpft. Beispielsweise kann der Versicherungsnehmer zahlungsunfähig werden und etwa ein Vergleichsverfahren beantragen oder in Konkurs gehen. Der Versicherer erhält in diesem Fall die notwendigen Mittel nicht.

In der Praxis ist außerdem zu erwarten, daß sich Malusbedrohte der Nachprämie durch geschicktes Verhalten zu entziehen versuchen. Beispielsweise werden Fahrzeuge zum Schein verkauft, um die Erhebung einer Folgeprämie zu vereiteln und dem Malus zu entgehen.

Des weiteren kündigen manche Versicherungsnehmer den Vertrag in der Absicht, sich anderweitig versichern zu lassen. Dort verschweigen sie ihre Vorversicherung und bleiben unberechtigterweise mit dem Zuschlag verschont. Die Angst vor dem Malus ist mitunter so groß, daß einzelne Versicherte Verkehrsunfallflucht begangen. Wie beim Schadenfreiheitsrabatt ist sodann der Versicherer über die wahren Risikoverhältnisse nicht informiert. Das gleiche gilt bekanntlich, wenn der Versicherungsnehmer bestimmte Schäden selbst reguliert. Das Ausmaß dieses Effektes läßt sich, wie wir schon beim Rabattsystem ausführten, kaum abschätzen. Dieses Problem erschwert da wie dort die Prämienkalkulation.¹⁾

Die Malusangst kann somit als Parallele zu dem beim Schadenfreiheitsrabatt herausgestellten Rabatthungereffekt gesehen werden.

Schließlich fragt es sich, ob der Malus ein geeignetes Mittel ist, die Zufallstarifizierung zu beseitigen. Wie wir sahen, wertet er zwar im Vergleich zum Rabattsystem das Schadenmaterial gründlicher aus, eine endgültige Lösung des Problems ist damit aber nicht verbunden.²⁾ "Pech" und "Glück" spielen auch hier eine maßgebliche Rolle.

Zur genaueren Erforschung könnte nun die Beobachtungszeit ver-

1) Vgl. M. Gürtler, Bonus oder ... , S. 260.

2) Vgl. ebenda.

längert werden, bis, ähnlich wie im Derronschen Modell, ein echter Beharrungszustand erreicht wäre. Auf diese Weise erhöhte sich die Zahl der Schäden, die jetzt bei der Prämienkalkulation berücksichtigt werden könnte. Damit ließe sich eine wesentlich bessere Risikoabgrenzung erreichen.¹⁾

Besonders bei geringen Schadenfrequenzen dürfte eine Ausweitung des Beobachtungszeitraumes vorteilhaft sein; denn es ist leicht einzusehen, daß eine Schadenfrequenz von 100 % in 5 Jahren ceteris paribus die gleiche Aussagekraft besitzt wie eine von 50 % in 10 Jahren.²⁾ So kann selbst bei sehr geringem Schadenanfall eine günstige Bestandsaufteilung herbeigeführt werden.

Freilich darf nicht außer acht gelassen werden, daß eine Ausweitung der Beobachtungszeit in der Praxis nicht ganz unproblematisch ist. Selten wird zu unterstellen sein, daß sowohl Risikoobjekt und -subjekt als auch die Umweltbedingungen auf lange Sicht gleichbleiben.

Speziell in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung haben wir schon unter diesem Aspekt schwerwiegende Bedenken geltend gemacht, so daß die verwendete Periode von 5 Jahren bereits als außerordentlich lang angesehen werden muß. Sicherlich lassen sich theoretisch auch hier fast fehlerfreie Lösungen errechnen. Für den täglichen Geschäftsbetrieb ist damit aber nicht viel gewonnen.

Außerdem bietet der Malus keine zuverlässige Hilfe, schadenbehafte Normalfahrer mit der Zuzahlung zu verschonen. Hier ist die Konzeption des Systems überfordert, und es müßten erst andere Schritte zur Tarifgestaltung unternommen werden, die wohl nur im primärтарiflichen Bereich zu finden sind.

Vergleichen wir abschließend die Fehlerhaftigkeit der Malusmethode mit der des Rabattverfahrens, so werden durch den Wegfall der obligatorischen Verteuerung der Anfangsprämie und durch die bessere Aus-

1) Vgl. M. Gürtler, Bonus oder ... , S. 252.

2) Vgl. ebenda, S. 253.

wertung des Informationsmaterials gewisse Vorteile zugunsten des Malus sprechen. Dennoch dürfen die anderen Fragestellungen und vor allem die technischen Probleme nicht unberücksichtigt bleiben, weil gerade sie die Verwendung eines Malus - trotz der unbestreitbaren Vorzüge - beeinträchtigen. So ist es erklärlich, wenn seit-her von seinen Möglichkeiten nur auf fakultativer Basis Gebrauch gemacht wurde.¹⁾

5. Die Selbstbeteiligung

Es fragt sich, ob nicht durch eine Selbstbeteiligung, auch Franchise,²⁾ Selbstbehalt oder irrtümlich Selbstversicherung ge-nannt,³⁾ bessere Resultate erzielt werden können.

Wie beim Malus wird hier auf die schlechten Versicherungsnehmer abgestellt und von ihnen in bestimmten Schadenfällen eine zusätz-liche Leistung gefordert. Ihre effektive Prämienzahlung erhöht sich damit um jene Freiteile des Schadens, "die nicht zu Lasten des Versicherers gehen, selbst wenn der Schaden unter die Police fällt."⁴⁾

Im wesentlichen werden vier Arten der Selbstbeteiligung unter-schieden.

Die gebräuchlichste Methode bildet die Abzugsfranchise, die auch als Selbstbeteiligung im engeren Sinn zu bezeichnen ist.⁵⁾ Hier

1) Vgl. z.B. auch in Österreich (vgl. M. Gürtler, Bonus oder ... , S. 232).

2) Vgl. H.-J. Enge, Franchise, in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958, Sp. 697.

3) Vgl. P. Wriede, Selbstbeteiligung, in: HdV, Bd. 2, Darmstadt 1958, Sp. 1882.

4) M. Frenzl, Franchise, in: VersLex, 3. Aufl., Berlin 1930, Sp. 585.

5) Vgl. P. Wriede, a.a.O., Sp. 1883.

muß sich der Versicherungsnehmer im Schadenfall mit einem festen Betrag oder prozentual an den Aufwendungen beteiligen.

Eine Integralfranchise liegt vor, "wenn der Versicherungsnehmer zur Deckung von Schäden, die größer sind als die Franchise, nicht mehr herangezogen wird."¹⁾ Somit findet eine Integralzahlung statt.

Schließlich kann die Selbstbeteiligung auch so modifiziert werden, "daß der Versicherer unabhängig von einer etwa vereinbarten Versicherungssumme vollen Ausgleich des entstandenen Bedarfs bis zu einer bestimmten wertmäßigen oder auch (bei länger dauernden Versicherungsfällen, den sog. gedehnten Versicherungsfällen) zeitmäßigen Begrenzung verspricht. Das hat zur Folge, daß der Versicherungsnehmer nur an mehr oder weniger umfangreichen Schäden 'selbstbeteiligt' bleibt."²⁾ Hierin kann eine Art Gegenstück zur Integralfranchise gesehen werden.³⁾

Darüber hinaus sind Kombinationen der drei genannten Selbstbeteiligungsarten bekannt.

In Form der reinen Abzugsfranchise hat sich der Selbstbehalt in der deutschen Kraftfahrtskaskoversicherung seit Jahrzehnten bestens bewährt. Deshalb ist zu überlegen, ob eines der genannten Franchisesysteme auch den Erfordernissen der Haftpflichtsparte entspricht und erfolgversprechend einzusetzen wäre.

Nach Lage der Dinge werden eine Integralfranchise und alle auf diesem System aufbauenden Varianten der Selbstbeteiligung für unseren Problemkreis kaum in Frage kommen. Sie zielen in der Hauptsache darauf ab, bestimmte Schäden, meist Kleinschäden, vom Versicherer fernzuhalten. Dabei ist ihnen freilich ein durchschlagender Erfolg beschieden, weil eine vollständige Abwehr jener Schäden gelingt.

1) M. Gürtler, Betriebswirtschaftliche Probleme des Versicherungswesens, Wiesbaden 1959, S. 25.

2) P. Wriede, a.a.O., Sp. 1883.

3) Vgl. P. Wriede, a.a.O., Sp. 1883.

Beim Schadenfreiheitsrabatt und den anderen Formen der Sekundärтарифierung waren stets Lücken feststellbar, die dazu führten, daß in bestimmten Fällen selbst Bagatellschäden vom Versicherer übernommen werden mußten.

So sehr es aus verwaltungs- und kostenmäßigen Überlegungen wünschenswert erscheint, geringfügige Schäden vom Versicherungsnehmer selbst ersetzen zu lassen, so sehr ist diese Maßnahme aus tariftechnischer Sicht zu beanstanden. Sie bewirkt zwangsläufig jene kalkulatorischen Fehleinschätzungen, die wir bereits beim Rabatthungereffekt und bei der Malusangst kennengelernt haben. Die wahren Risikoverhältnisse bleiben dem Versicherer verborgen.

Weitere Einsparungen dürften überdies kaum zu erwarten sein, denn eine Verkehrsunfallflucht "lohnt" sich nicht mehr, wenn der Schaden die Freigrenze überschreitet und der Versicherer voll regulieren muß.

Wird allerdings die Franchise so hoch angesetzt, daß sie den Betrag von Kleinschäden überschreitet, dann wächst bei Schäden innerhalb der Freigrenze gleichzeitig der Aufwand der Versicherungsnehmer. Ihre effektiven Zahlungen fallen damit unterschiedlich aus. Das ergibt eine echte versicherungstechnische Differenzierung. Übersteigt jedoch der Schadenumfang die Franchise, so entfällt der beabsichtigte Effekt, weil der Versicherer den gesamten Schaden voll ersetzt. Von nun an zahlen die guten und schlechten Versicherungsnehmer den gleichen Beitrag.¹⁾ Eine prämiennmäßige Abstufung findet nicht mehr statt.

1) "Aber für das Risiko, das die Franchise übersteigt, zahlen die guten und schlechten Fahrer genau dieselbe Prämie. Und dieses Risiko ist eben für die schlechten Fahrer immer noch sehr viel größer als für die guten. Folglich können wir mit Hilfe von Franchisen wohl wesentlich "gerechtere" Prämien erreichen, aber es lassen sich die Unterschiede im subjektiven Risiko auch durch eine noch so hohe Franchise nicht ganz ausgleichen." (M. Gürtler, Das "subjektive" Risiko ..., S. 8)

Hier liegt ein bedeutsamer Fehler des Systems. Möglicherweise muß sogar damit gerechnet werden, daß ein Versicherungsnehmer aus Furcht vor einer Selbstbeteiligung alle legalen und illegalen Anstrengungen unternimmt, das Ausmaß des Schadens über den Freibetrag zu heben.

Daher benötigen wir ein Verfahren, das jene Nachteile nicht mehr besitzt und die schadenbehafteten Versicherungsnehmer ohne Einschränkung zur Übernahme gewisser Beträge in Form einer indirekten Prämienerrhöhung zwingt.

Von den übrigen Möglichkeiten des Selbstbehaltes bietet sich die Abzugsfranchise an, die den Versicherungsnehmer bei jedem Schaden zu einer bestimmten Zahlung verpflichtet. Eine integrale Verrechnung ist ausgeschlossen. Aus kalkulatorischen Gründen sollte dabei die Selbstbeteiligung jenen Betrag ausmachen, der als Prämiengefälle zwischen den normalen Kraftfahrern und den Schadentypen besteht.

Die Abzugsfranchise hat eine Reihe von Vorzügen:

Durch den Wegfall des obligatorischen Zuschlages für eine Prämienrückgewähr wird eine Erhöhung der Ausgangsprämie von vornherein vermieden. Die normalen Kraftfahrer finanzieren die Schäden der schlechten Risiken nicht mehr mit. Dadurch scheidet eine wichtige Fehlerquelle aus. Bei richtiger Zuschlagsbemessung zahlen die Normalen von Anfang an die ihnen zustehende Prämie. Auch die Unfälle müssen unverzüglich ihren Verpflichtungen nachkommen und die Franchise an den jeweils Geschädigten entrichten. Nach diesem Verfahren tritt also keine zeitliche Verzögerung mehr ein; ein Zinsproblem existiert infolgedessen nicht. Damit erweist sich die Abzugsfranchise allen Systemen der Prämienrückgewähr und dem Malus überlegen.

Allerdings ist auch sie grundsätzlich nicht imstande, die Zufallstarifizierung auszuschließen. Ebenso wenig vermag sie zu verhindern, daß die Normalen einen Selbstbehalt zahlen müssen oder die Unfalltypen durch Selbsterledigung von Schäden innerhalb der Freigrenze dem Versicherer verborgen bleiben. Das Hauptargument gegen das Verfahren

dürfte jedoch im folgenden Sachverhalt liegen:

Der Versicherer bezahlt nur jenen Betrag an den Geschädigten, der die Franchise übersteigt. Den Selbstbehalt muß der Versicherungsnehmer selbst beisteuern.

Praktisch bedeutet dies, daß der geschädigte Dritte sich an zwei Stellen wenden muß, um den vollen Ersatz des Schadens zu erhalten. Dieses zweigleisige Verfahren ist zeitraubend und umständlich. Es wird besonders dann zu Verwicklungen führen, wenn Versicherer und Versicherungsnehmer den Schadenfall in seiner rechtlichen Auswirkung unterschiedlich beurteilen und danach ihre Entschädigungsverpflichtung bemessen. Sei es, daß beispielsweise der Versicherungsnehmer die Selbstbeteiligung spontan bezahlt, ohne dazu rechtlich verpflichtet zu sein, oder daß der Versicherer einen Rechtsstreit durchzuführen und daher eine Präjudizierung seines Kunden unbedingt vermeiden möchte.¹⁾

Schließlich ist noch zu bedenken, daß nicht alle Versicherungsnehmer mit den Prinzipien der Gefährdungshaftung vertraut sind und sie sich deshalb weigern, die Selbstbeteiligung zu bezahlen, im Glauben, den Schaden keineswegs schuldhaft herbeigeführt zu haben.

Darüber hinaus läßt eine Abzugsfranchise auch offensichtliche Mißstände befürchten, wenn ein Versicherungsnehmer zahlungsunwillig oder gar zahlungsunfähig wird. Im Endeffekt ist damit der finanzielle Schutz eines Geschädigten bedroht - ein krasser Widerspruch zum Leitgedanken des Pflichtversicherungsgesetzes.²⁾ Ob daraufhin für bestimmte Fälle eine Subsidiärhaftung der Versicherungsgesellschaft vorzusehen ist, erscheint problematisch.³⁾

1) Vgl. auch § 7 II Abs. 1 AXB.

2) Vgl. § 8 Abs. 2 Nr. 2 PflVG; Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 365.

3) Vgl. Bormann/Cuntz/Völker, a.a.O., S. 61.

Das Versicherungssystem würde zweifellos dadurch kompliziert und unübersichtlich gestaltet. Gegenwärtig werden in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung keine Selbstbeteiligungen vereinbart;¹⁾ davon sollte auch in Zukunft nicht abgewichen werden. Eine Selbstbeteiligung würde zwar erhebliche Vorteile für die Prämienbemessung bringen, aber gleichzeitig so viele neue Probleme aufwerfen, daß nach besseren Methoden der Sekundärтарифierung Ausschau zu halten wäre.

6. Die Zuzahlung im Schadenfall

Abschließend wollen wir ein System darlegen, das den Prinzipien der Sekundärтарифierung entspricht, jedoch ein Minimum jener Fehler aufweist, die wir bei den bisherigen Verfahren haben feststellen müssen.

Ausgangspunkt unserer Überlegungen soll eine Form der Geldbeschaffung sein, die im genossenschaftlichen Bereich zu finden ist. Nach den §§ 24, 25, 27, 50, 52 und 88 VAG sind Nachschüsse und Umlagen bekannt, die unter gewissen Voraussetzungen von den Versicherungsnehmern eingefordert werden dürfen. Eine Analogie finden wir bei bergrechtlichen Gewerkschaften in Gestalt der Zubeßen auf die ausgegebenen Kuxe.²⁾

-
- 1) Im bereits erwähnten Einheitstarif 1938 waren noch Selbstbeteiligungen vorgesehen, um den Versicherungsschutz ex ante zu verbilligen:

Selbstbeteiligung RM	50,--	Nachlaß	10 %	der Tarifprämie
=	100,--	=	15%	=
=	300,--	=	25 %	=
=	500,--	=	33 1/3 %	=
=	1.000,--	=	50 %	=

(Vgl. S. 10 des Einheitstarifes 1938, in: Deutscher Reichsanzeiger und Preussischer Staatsanzeiger für 1938, Nr. 45 vom 23. Februar 1938, S. 3)

- 2) Vgl. F. Junge, Kuxe, in: HWB, Bd. III, 3. Aufl., Stuttgart 1960, Sp. 3646; L. Beckmann, Die betriebswirtschaftliche Finanzierung, 2. Aufl., Stuttgart 1956, S. 70.

In beiden Fällen müssen die Mitglieder der Gesellschaft zusätzliche Leistungen erbringen, denen sie sich im Grunde nicht entziehen können.

Diese Sicherstellung eines Finanzbedarfes soll uns beim Beschreiben neuer Wege für die Prämienbemessung als Anregung dienen. Ohne auf formaljuristische Probleme näher einzugehen, möchten wir ein Verfahren beschreiben, durch das die Versicherungsnehmer im Schadenfall unmittelbar zu Sonderzahlungen herangezogen werden. Die jeweilige Zahl der Schäden bildet dabei das Parifizierungsmerkmal. Gerade von diesem Risikomerkmäl wissen wir ja, daß es bessere Erfolge erwarten läßt als die Beitragsabstufung nach der Dauer der Schadenfreiheit.

Unser Vorschlag geht dahin, die Versicherungsnehmer bei Anzeige eines bestimmten Schadens sofort mit einer im voraus genau festgesetzten Zuzahlung zu belegen.¹⁾ Kommen sie dieser Zahlungsverpflichtung nicht unverzüglich nach, so gilt der Versicherungsfall als nicht gemeldet mit allen Rechtsfolgen, die sich nach §§ 7 II Abs. 2 sowie 7 V AKB i.V.m. 158 f VVG ergeben. Bei dieser Sachlage muß eine Versicherungsgesellschaft den Schaden zwar regulieren, kann aber beim Versicherungsnehmer Regreß nehmen.²⁾ Durch den drohenden Rückgriff wird also auf die Kunden ein scharfer Zwang ausgeübt.³⁾ Ausweichmöglichkeiten wie beim Malus - Wechsel

1) Wegen einer Rückgabe der Zahlung, z.B. wenn sich der Schaden später als geringfügig herausstellt und deshalb vom Versicherungsnehmer zweckmäßigerweise selbst bezahlt wird, bzw. falls der Geschädigte keine Forderungen geltend macht, müßten entsprechende Vereinbarungen zwischen den Vertragspartnern getroffen werden.

2) Daß ein Versicherer mit Rücksicht auf seinen Kunden einen Regreß nicht wahrnimmt, halten wir für unwahrscheinlich. Diese Rücksichtnahme ginge zu Lasten seines eigenen Gewinns.

3) Erfüllt ein Versicherungsnehmer seine Zahlungsverpflichtungen nicht pünktlich und der Versicherer nimmt für den Gesamtschaden Regreß bei ihm, so wird es sich dabei um Beträge handeln, die meist über der vereinbarten Zuzahlung liegen. Schon aus diesem Grund werden die Versicherungsnehmer um eine fristgerechte Erledigung ihrer Verpflichtungen bemüht sein. Die Versicherungsgesellschaften haben folglich mit einem relativ geringen Forderungsausfall zu rechnen, den sie möglicherweise mit überstehenden Geldern aus Rückgriffsverfahren abdecken können.

des Versicherers, Umschreibung des Versicherungsvertrages auf einen Dritten - bestehen nicht.

Die Höhe der Zuzahlung sollte den Differenzbetrag ausmachen, der prämienkalkulatorisch zwischen den guten und schlechten Risiken besteht.

Diese Methode weist eine Reihe von Vorzügen auf:

Bei allen von uns untersuchten Maßnahmen der Sekundärtarifizierung war bis jetzt ein reibungsloser und fristgerechter Eingang der zusätzlichen Gelder nicht immer sicher. Die dabei auftretenden Schwierigkeiten haben wir bereits beim Malus und den verschiedenen Formen der Selbstbeteiligung kennengelernt. Unser Verfahren hingegen ist übersichtlich und vermeidet vor allen Dingen die Zweigleisigkeit der Franchisensysteme. Daher ist es leicht in die Praxis umzusetzen. Wesentliche neue Kosten entstehen nicht, die Zuzahlung betrifft schließlich nur eine Minderheit von Versicherungsnehmern.

Aufgrund seiner Strenge dürfte es sich verkehrserzieherisch auswirken.

Die verwaltungsmäßige Durchführung ist denkbar einfach. Mit der Schadenanzeige erhält die Versicherungsgesellschaft eine Zahlungsüberweisung. Ob daraus freilich der Versicherungsvermittler - ähnlich wie beim Malus - eine Provision erhält, ist eine gesonderte Frage, die wir hier nicht entscheiden wollen.

Es ist zu erwarten, daß die Zuzahlungsmethode die Auseinandersetzung mit den Versicherungsnehmern über die Prinzipien der Gefährdungshaftung und den damit verbundenen Problemen der "Betriebsgefahr" und des "unabwendbaren Ereignisses" wesentlich verringert.

Bekanntlich hat ein Versicherer unter gewissen Voraussetzungen auch Schadenfälle zu regulieren, in die sein Kunde schuldlos verwickelt war. Die drohende Rabattkürzung bzw. Maluserhebung

wird häufig als ungerecht empfunden, so daß viele Versicherungsnehmer versuchen, ihre Gesellschaft zur Ablehnung der Schadenersatzansprüche zu bewegen. Kann ein Versicherungsunternehmen diesen Wünschen aus rechtlichen Überlegungen nicht stattgeben, so entstehen Unstimmigkeiten, die sich meist im darauffolgenden Versicherungsjahr wiederholen, wenn der Rabatt tatsächlich gekürzt bzw. ein Malus erhoben wird. Der Versicherer muß jetzt sein Handeln erneut rechtfertigen und zu diesem Zweck alte, bereits abgelegte Akten ziehen. Seine Betriebskosten steigen.

Beim Zuzahlungssystem entfallen diese Komplikationen. Die Versicherungsnehmer werden aus Furcht vor dem Regreß ihren Verpflichtungen ohne dilatorische Winreden nachkommen.

Zweckmäßigerweise sollte die Höhe der Zuzahlung vorher bekannt und in den Tariftabellen vermerkt sein. Darüber hinaus wäre es vorteilhaft, die jeweilige Sonderleistung auch auf der Prämienrechnung anzugeben, damit ein Versicherungsnehmer stets weiß, zu welchen Zahlungen er im Schadenfall herangezogen wird.

Dieser Betrag läßt sich ohne besondere technische Schwierigkeiten auf die verschiedenen Versichertengruppen eines Bestandes zuschneiden. Damit findet eine genauere Prämiendifferenzierung statt, die beim Schadenfreiheitsrabatt mit einheitlichen Rabattstufen praktisch nicht zu erzielen ist.

Die neue Form der Beitragsgestaltung versetzt den Versicherer in die Lage, nur eine einzige Prämie, nämlich die der guten Risiken zu erheben. Das erleichtert die Tarifierungsarbeit; gleichzeitig wird jene künstliche Verteuerung der Ausgangsprämie vermieden, die sich speziell beim Schadenfreiheitsrabatt nachteilig bemerkbar macht.

Ein weiterer nennenswerter Vorteil der Zuzahlungsmethode ist darin zu sehen, daß sie ohne zeitliche Verzögerung wirkt. Ein Unfalltyp wird sofort erfaßt und eine Risikodifferenzierung eingeleitet. Auf diese Weise ist schließlich auch das Zinsproblem

bewältigt. Der Versicherer kommt rasch in den Besitz der zusätzlichen Geldmittel, die für eine umgehende Schadenregulierung erforderlich sind.

Nicht zuletzt dürfte das Zuzahlungsverfahren in seiner Einfachheit eine genauere Prämienkalkulation gestatten; denn jene Umverteilung der Beiträge, die besonders beim Schadenfreiheitsrabbatt auf Schwierigkeiten stößt, entfällt und damit ein wichtiger Unsicherheitsfaktor.

Freilich bietet auch unser Vorschlag keine Möglichkeit, die Zufallstarifizierung zu meistern oder zu verhindern, daß beispielsweise Normale mit Zuzahlungen belegt werden. Ebensowenig kann er den Selbsteintritt der Versicherungsnehmer oder den Anreiz zu einer Verkehrsunfallflucht mit allen ihren negativen Folgen auf die Beitragsgestaltung ausschließen.

Nach Lage der Dinge sind unter diesem Blickwinkel alle sekundären Tarifizierungsmöglichkeiten überfordert, so daß primärtarifliche Maßnahmen zu ergreifen sind. Beispielsweise wird zu prüfen sein, ob nicht unter bestimmten Voraussetzungen (etwa langjährige Schadenfreiheit) die Zuzahlung gestaffelt bzw. auf ihre Einhebung verzichtet werden kann. Dadurch ließe sich eventuell die Prämienstruktur weiter verbessern.

Es mag der Einwand entstehen, unser Vorschlag zur Tarifgestaltung sei in seiner straffen Form zu hart und würde die Versicherungsnehmer übergebührlich beanspruchen. Unter Umständen käme die Sonderzahlung auf sie zu, ohne daß ihnen entsprechende Mittel zur Verfügung stünden.

Dieses Argument halten wir für nicht stichhaltig. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse unter den Kraftfahrzeugbesitzern dürften kaum so bescheiden sein, daß eine Zuzahlung ernstlich in Frage gestellt ist. Ohnedies müssen sie jederzeit mit Reparaturen an ihrem Fahrzeug rechnen, die unverzüglich zu bezahlen sind, da

sonst jede Werkstatt nach § 647 BGB ein gesetzliches Pfandrecht am reparierten Kraftwagen erwirbt.

Dem Versicherungsnehmer muß klargelegt werden, daß er im Zuge des neuen Prämienverfahrens ex ante in den Genuß einer relativ billigen Ausgangsprämie gelangt ist und damit Einsparungen erzielt hat. Durch einen Schadenfall, der auf mangelnde Bewährung als Fahrzeuglenker schließen läßt, wird diese Vergünstigung hinfällig.

Um beim Kraftfahrer den Eindruck zu vermeiden, er sei im Schadenfall ungenügend versichert bzw. er müsse dem Versicherer "helfen", seinen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen, wird es gezielter psychologischer Aufklärungsarbeit bedürfen. Nur so ist es möglich, die Versicherungsnehmer von der Richtigkeit des tariflichen Handelns zu überzeugen. In diesem Zusammenhang könnte als Alternative ein Tarif ohne Zuzahlung angeboten werden, dessen Prämien nach dem schlechten Risiko ausgerichtet, also relativ teuer sind. Ist ein Versicherungsnehmer über die Zuzahlung verärgert, kann er auf diese Ausweichmöglichkeit verwiesen werden. Es ist aber anzunehmen, daß sich nur wenige Kraftfahrer zu diesem Tarif entschließen, weil sie eine billige Ausgangsprämie bevorzugen.

Unser Zuzahlungssystem enthält einige neue Gesichtspunkte für die Tarifgestaltung und konfrontiert den Versicherungstechniker mit Aspekten der Erfahrungstarifizierung, die in der versicherungswissenschaftlichen Literatur bislang noch nicht untersucht worden sind.

II. Kritische Untersuchungen zur Auswertung primärtariflicher Risikomerkmale

In keinem Zweig der deutschen Individualversicherung stellt die Sekundärtarifierung die alleinige Methode der Beitragsbemessung dar. Sie wird durch die Primärtarifierung ergänzt, so daß wir uns auch mit deren Gegebenheiten näher auseinandersetzen müssen.

Ausgangspunkt allen primärtariflichen Handelns bildet die Erfassung und tariftechnische Verwertung der ex ante feststehenden Risikomerkmale. Daß sich dabei in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung besondere Probleme ergeben, schilderten wir bereits an früherer Stelle. Vor allen Dingen ist noch einmal auf die Vielzahl von Faktoren hinzuweisen, die den Schadenverlauf beeinflussen. Da sie die Übersicht wesentlich erschweren, sind exakte Angaben über die Gewichtigkeit ihrer tariflichen Aussage anzustreben. Die theoretischen Grundlagen zur Bewertung von Risikofaktoren wurden von Bertil Almer erarbeitet.¹⁾ Sämtliche Maßnahmen, die bis jetzt in der Praxis ergriffen worden sind, haben zwar interessante Ergebnisse gezeigt, die jeweiligen Verfahren finden jedoch aus versicherungsmathematischer Sicht keine einhellige Beurteilung.

Klaus Pröschel²⁾ zum Beispiel zweifelt das methodische Vorgehen bei der Ermittlung des Variationskoeffizienten nach Alfred Tröblicher an, ohne freilich durch den Koeffizienten nach Bravais-Pearson³⁾ oder dem Chi-Quadrat-Verfahren⁴⁾ eine bessere Lösung anzubieten. Er übersieht, daß die Tröblichersche Methode speziell für die praktische Tarifgestaltung wichtige Erkenntnisse zuläßt. Auch die Regressionsanalyse von Johannes Mehring, die auf einem Iterationsverfahren nach Bailey-Simon aufbaut,⁵⁾ wird angegriffen,⁶⁾ obwohl es damit gelungen ist, einen Tarif aufzustellen,

1) Vgl. M. Derron, *Actuarial studies ...*, S. 407.

2) Vgl. K. Pröschel, a.a.O., S. 95 f.

3) Zum Verfahren vgl. O. Anderson, *Probleme der statistischen Methodenlehre in den Sozialwissenschaften*, Würzburg 1954, S. 251 f.

4) Vgl. K. Pröschel, a.a.O., S. 103 f.

5) Vgl. J. Mehring, *Ein mathematisches Hilfsmittel ...*, S. 111 ff.

6) Vgl. K. Pröschel, a.a.O., S. 99.

der wichtigen Erfordernissen zu entsprechen scheint.

So existiert keine einheitliche Auffassung. Wir stehen deshalb vor der Notwendigkeit, die bislang erzielten Ergebnisse zu verarbeiten und bestimmte, als bedeutsam erachtete Merkmale in ihrer Relevanz auf den Schadenverlauf zu untersuchen. Bewußt wird dabei in Kauf genommen, daß gelegentlich Scheinkorrelationen auftreten, die - bemerkt oder unbemerkt - Einfluß auf den Schadenverlauf ausüben. Hier ist nämlich nur eine statistische Wechselwirkung zwischen Merkmal und Schadenbedarf festzustellen; ein echter kausaler Zusammenhang besteht indessen nicht.¹⁾

Welche Schlüsse daraus abzuleiten sind, muß im Einzelfall geklärt werden. Jedenfalls darf sich ein Versicherer nicht auf prinzipiell-mathematische Überlegungen verlassen; vielmehr sollte er die jeweiligen Risikofaktoren in ihrer Auswirkung auf den Schadenverlauf ständig beobachten, um dem dynamischen Entwicklungsprozeß, der im besonderen Maße die Kraftfahrtversicherung kennzeichnet, gerecht zu werden. Wir wollen nachstehend die primärtariflichen Maßnahmen in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung analysieren und dabei nach Verbesserungsmöglichkeiten suchen, sofern statistisches Material zur Auswertung zugänglich ist.

-
- 1) Ein kurzes Beispiel mag diesen Sachverhalt verdeutlichen: Nach Klaus Pröschel scheint ein enger Zusammenhang zwischen der Schadenhäufigkeit und dem Geschlecht des Fahrzeuglenkers zu bestehen. (Vgl. K. Pröschel, a.a.O., S. 92) In Wirklichkeit ist aber der Anteil von Frauen, die in einem gewissen Zeitabschnitt Schäden verursachen, wesentlich niedriger als der entsprechende Anteil von Männern. Der vermutete Zusammenhang ist also von anderen Faktoren abhängig: Schon Gunnar Lanteli hat beobachtet, daß Frauen eine geringere Fahrintensität besitzen. Nach seiner Untersuchung aus dem Jahre 1959 für Groß-Stockholm legten sie nur 14.670 km pro Jahr im Personenwagen zurück, während Männer auf 18.350 km kamen. (Vgl. H. Ammeter, Das zweite internationale Kolloquium der ASEIN über versicherungsmathematische Probleme der Nicht-Lebensversicherung, in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 61. Bd., 1961, S. 325) Des weiteren fahren Frauen in verkehrsärmeren Zeiten und Regionen, verzichten bei ungünstiger Witterung auf die Verwendung des Wagens und nutzen ihn häufiger allein für private Zwecke. (Vgl. K. Pröschel, a.a.O., S. 92 f.) So ergibt sich hier eine Scheinkorrelation.

1. Das Fahrzeug

Grundlage des gegenwärtigen deutschen Kraftfahrt-Tarifs bildet die ex-ante-Unterscheidung nach Fahrzeugmerkmalen. Diese Aufgliederung wurde zu Recht vorgenommen, was sich an Hand folgender Zahlen leicht beweisen läßt. Der Schadenbedarf ist je nach Fahrzeugart verschieden hoch. So schwanken die Werte in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1966 beispielsweise von DM 27,-- bei Krafträdern und Mopeds bis zu DM 709,-- bei Lastkraftwagen.

Tabelle Nr. 28

Jahr	Schadenbedarf in DM bei				
	Krafträdern und Mopeds	Personen- kraftwagen	Kombi-Fahr- zeugen	Liefer- wagen	Lastkraftwagen
1964	25,-- ¹⁾	174,-- ²⁾	214,-- ³⁾	235,-- ⁴⁾	709,-- ⁴⁾
1965	23,-- ¹⁾	182,-- ²⁾	225,-- ³⁾	232,-- ⁴⁾	722,-- ⁴⁾
1966	27,-- ¹⁾	196,-- ²⁾	223,-- ³⁾	245,-- ⁴⁾	709,-- ⁴⁾
=====					

Ein Tarif, der diese Zusammenhänge nicht berücksichtigt und etwa nur auf die Region oder den Fahrer abstellt, wäre mit Sicherheit wirklichkeitsfremd und würde nicht zu einer wagnisgetreuen Prämienbemessung führen.

Diese grobe Aufgliederung genügt freilich nicht, deshalb müssen wir die einzelnen Fahrzeugarten weiter differenzieren. Dies soll am Beispiel deutscher Personenwagen erfolgen.

1) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 127. (Auszug)

2) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 128. (Auszug)

3) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 129. (Auszug)

4) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 130. (Auszug)

Hier zeigt sich ganz deutlich, daß mit steigender PS-Zahl eine Zunahme des Schadenbedarfes zu verzeichnen ist:¹⁾

Tabelle Nr. 29

PS - Klasse	Schadenbedarf in DM des Beobachtungsjahres		
	1964	1965	1966
1 - 15	86,--	80,--	86,--
16 - 19	122,--	125,--	143,--
20 - 23	126,--	130,--	141,--
24 - 34	151,--	155,--	165,--
35 - 40	172,--	170,--	171,--
41 - 45	209,--	205,--	210,--
46 - 55	194,--	207,--	221,--
56 - 60	243,--	243,--	240,--
61 - 75	256,--	261,--	265,--
76 - 90	253,--	273,--	287,--
91 - 115	264,--	299,--	311,--
116 - 150	301,--	336,--	360,--
151 und mehr	402,--	446,--	444,--
=====			

Die Unterschiede sind zum Teil sehr ausgeprägt - im Jahre 1966 ist eine Schwankung zwischen DM 86,-- und DM 444,-- zu beobachten:

Ein Kleinwagen benötigt demnach nur 1/5 des Schadenaufwandes, der mit einem großen Wagen entsteht. Dabei darf der technische Zustand der Fahrzeuge als nahezu gleichwertig unterstellt werden, denn bekanntlich überprüft in der Bundesrepublik Deutschland der "Technische Überwachungs-Verein" alle Kraftfahrzeuge regelmäßig auf ihren Zustand.

1) Zusammengestellt auf Grund der Unterlagen bei Michael Bachmann. (Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 128 f.)

Das kontinuierliche Anwachsen des Schadenbedarfes kann auf folgende Ursachen zurückgeführt werden: ¹⁾

1. Die Schadenerwartung steigt mit zunehmender PS-Zahl, weil stärkere Fahrzeuge regelmäßig höhere Geschwindigkeiten erreichen.
2. Je größer die Ausmessungen eines Kraftwagens sind, umso leichter besteht die Gefahr eines Zusammenstoßes.
3. Schließlich ist noch zu beachten, daß der jeweilige Aufwand für Schäden, verursacht durch schwere Fahrzeuge, meistens verhältnismäßig hoch ausfällt.

Diese Aufzählung wäre jedoch unvollständig, würden die unterschiedlich mitwirkenden Faktoren außer acht gelassen. Es ist erwiesen, daß die Fahrintensität größerer Fahrzeuge höher liegt als die von Kleinwagen. Somit steigt die Möglichkeit zur Schadenverursachung. Das geht aus der Übersicht hervor, die für das Jahr 1963 in Deutschland gewonnen wurde: ²⁾

Tabelle Nr. 30

PKW - Klasse

jährliche Fahrintensität 1963

bis 499 ccm	11 200 km
500 - 999 ccm	12 900 km
1000 - 1499 ccm	16 500 km
über 1500 ccm	22 900 km

Danach ist die Intensität der PKW-Nutzung bei Fahrzeugen über 1500 ccm mehr als doppelt so hoch anzusetzen wie bei Kleinwagen.

1) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 24.

2) Vgl. A. Tröblicher, Ein weiterer Schritt ... , S. I.

Weiterhin muß folgende Tatsache in Betracht gezogen werden: Die Mehrzahl aller Autobesitzer fährt zuerst leichte Wagen, um sich später mit steigendem Einkommen stärkere Fahrzeuge zu leisten. Zum Zeitpunkt des Fahrzeugwechsels haben die meisten Versicherungsnehmer bereits praktische Erfahrungen gesammelt, so daß es nahe liegt, nunmehr einen geringeren Schadenbedarf zu erwarten. Aber gerade das Gegenteil ist zu beobachten, denn der Schadenaufwand wächst. Bei näherer Untersuchung erweist sich, daß lediglich der durchschnittliche Schadenumfang zunimmt, daher finden wir trotz fallender Schadenfrequenz kein besseres Ergebnis vor.

Problematische Auswirkungen sind zu befürchten, wenn immer mehr Käufer auftreten, die ohne Verkehrserfahrung sofort leistungsstarke Fahrzeuge erwerben.¹⁾ Der Versicherer muß in diesem Fall mit einem überproportionalen Anstieg der Schäden rechnen. Hier wird deutlich, wie wichtig eine Marktforschung in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung ist, um sich anbahnende Entwicklungstendenzen rechtzeitig zu erkennen.

Darüber hinaus sollte fortlaufend geprüft werden, ob die Differenzierung in den einzelnen Fahrzeuggruppen nicht verbessert werden kann.

Im Tarif von 1967 sind z. B. Kombinationsfahrzeuge bis zu 2,5 qm Nutzfläche erstmals den Personenkraftwagen prämienmäßig gleichgestellt worden, was für die Besitzer derartiger Fahrzeuge eine Verbilligung bedeutet. Leider sind bisher zu dieser Maßnahme keine zahlenmäßigen Unterlagen veröffentlicht worden.

1) Der Anteil von Versicherungsnehmern, die Personenwagen über 60 PS versichert haben und die ihren Führerschein noch nicht länger als drei Jahre besitzen; betrug nach Johannes Mehring für das Jahr 1962 in der Bundesrepublik Deutschland 4,9 % (vgl. J. Mehring, Über den Einfluß des Anfängerrisikos auf das Tarifmerkmal der Schadenfreiheit in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung, in: Berichte des 18. Internationalen Kongresses der Versicherungsmathematiker München, 4. - 11. Juni 1968, Karlsruhe 1968, S. 552).

Von großer Bedeutung dürfte es sein, die Personenwagen zusätzlich nach ihrem Verwendungszweck aufzugliedern. Für Selbstfahrervermietwagen, Droschken und Mietwagen erfolgt dies bereits in der Praxis. So wäre es interessant festzustellen, welche statistischen Aussagen sich ergeben, wenn nun die übrigen Fahrzeuge nach ihrer privaten oder beruflichen Nutzung unterschieden werden.

Wie Johannes Mehring nachweist,¹⁾ ist die Fahrleistung von beruflich verwendeten Kraftwagen bedeutend höher als die von reinen Privatfahrzeugen, so daß möglicherweise ein anderer Schadenaufwand einkalkuliert werden muß.

Tabelle Nr. 31

Hubraum in ccm	Gefahrene Kilometer nach der Verwendung	
	beruflich	privat
unter 500	13 200	11 100
500 bis unter 700	14 500	11 900
700 bis unter 1000	17 300	12 300
1000 bis unter 1500	20 200	14 000
1500 und mehr	25 000	15 900
=====		

Die vorstehende Übersicht aus dem Jahre 1959 bezieht sich auf das Bundesgebiet und West-Berlin; leider fehlt eine Differenzierung nach der PS-Stärke. Neuere Untersuchungen sind nicht veröffentlicht.

Sollte sich allerdings auch in der Gegenwart die Unterscheidung nach dem privaten oder beruflichen Nutzungszweck als richtig herausstellen und zu einer maßgeblichen Differenzierung des Schadenbedarfes führen, so wäre diesem Sachverhalt tariftechnisch Rechnung zu tragen.

1) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 29.

Freilich können bei der praktischen Durchführung Schwierigkeiten auftauchen. Die Versicherungsnehmer werden bemüht sein, sich in die preisgünstigste Kategorie einstufen zu lassen und mitunter Angaben machen, die nicht der Wahrheit entsprechen.

Aufschlußreiche Resultate möchten wir auch von statistischen Untersuchungen darüber erwarten, wie bestimmte Fahrzeugkonstruktionen, das Brems- und Beschleunigungsvermögen, eine heizbare Heckscheibe, die Verwendung von Sicherheitsgurten und -glas, sowie anderes Fahrzeugzubehör den Schadenverlauf beeinflussen.

Schließlich wäre noch zu prüfen, ob nicht in der Bundesrepublik Deutschland das Fahrzeuggewicht,¹⁾ die Steuer-PS-Zahl²⁾ oder andere Kriterien brauchbare Maßstäbe für die Tarifierung bilden.

Diese Beispiele sollen genügen, um Diskussionsmöglichkeiten über die Tarifverbesserung aufzuzeigen. An Unterscheidungspunkten besteht kein Mangel; leider sind spezielle Untersuchungsergebnisse nicht bekannt. Wir wollen aber hoffen, daß in absehbarer Zeit Zahlenmaterial zu diesen Fragen veröffentlicht wird, um die Probleme abschließend zu klären.

2. Die Region

Wie Erfahrungen - speziell im letzten Jahrzehnt - gelehrt haben, spielt das Betriebsgebiet eine wichtige Rolle für die Tarifbemessung; denn die jeweilige Verkehrsdichte zeigt unmittelbare Auswirkungen im Schadenverlauf: Je mehr Spielraum den Fahrzeugen auf der Straße zur Verfügung steht, umso geringer ist die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenstoßes anzusetzen.³⁾ Ein Nachweis für diesen Sachverhalt wurde 1962 vom HUK-Verband durch eine Stichprobener-

1) Vgl. Ohne Verfasser, DÄNEMARK KFZ-Tarifierung nach Fahrzeuggewicht, in: VW, 17. Jg., 1962, S. 955.

2) Z. B. gegenwärtig in der Schweiz.

3) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 26.

hebung geliefert, wobei eine Differenzierung nach der Wohnortgröße der Versicherungsnehmer stattfand:¹⁾

Tabelle Nr. 32

Ortsgröße nach der Einwohnerzahl	Schadenbedarf in DM nach PS-Klassen			
	bis 23 PS	24 - 34 PS	35 - 60 PS	über 60 PS
bis 10 000	60	111	143	193
über 10 000 - 100 000	60	113	161	202
über 100 000	105	142	184	308
=====				

In allen Positionen ist ein Steigen des Schadenbedarfes mit zunehmender Bevölkerungszahl zu beobachten, und man könnte geneigt sein, eine entsprechende Prämiendifferenzierung gutzuheißen. Wird allerdings die Aufgliederung vertieft,²⁾ so erhalten wir zunächst nicht erwartete Ergebnisse:³⁾

Tabelle Nr. 33

Ortsgröße nach der Einwohnerzahl	Schadenbedarf in DM nach PS-Klassen			
	bis 23 PS	24 - 34 PS	35 - 60 PS	über 60 PS
bis 2 000	58	77	126	134
über 2 - 5 000	63	138	173	291
" 5 - 10 000	61	174	139	131
" 10 - 50 000	64	108	171	306
" 50 - 100 000	49	126	137	159
" 100 000	105	141	184	307
=====				

1) Vgl. A. Tröbliger, Eine Auswertung ..., S. 504.

2) Vgl. A. Tröbliger, Eine Auswertung ..., S. 504.

3) Ob dies auf geringes statistisches Material zurückzuführen ist, soll hier nicht weiter geprüft werden.

Der Schadenbedarf weist also keine generelle Steigerung in Abhängigkeit von der Ortsgröße auf. Vor allen Dingen für die Klasse "50 000 bis 100 000 Einwohner" entdecken wir eine auffallende Abweichung. Damit wird deutlich, wie wichtig weitergehende Aufgliederungen sind.

Eine andere Möglichkeit in Deutschland besteht darin, nach den Bundesländern bzw. nach Kreisen zu differenzieren. Auch hierbei können sich bemerkenswerte Resultate ergeben, was aus folgender Übersicht für das Jahr 1960 hervorgeht. Sie zeigt die unterschiedliche Unfallhäufigkeit in den Ländern, berechnet in Prozenten des deutschen Durchschnitts bezogen auf den jeweiligen Kraftfahrzeugbestand:¹⁾

Tabelle Nr. 34

Bundesland	Unfallhäufigkeit nach Ländern in Prozent des deutschen Durchschnitts
------------	---

Hamburg	189
Berlin	168
Bremen	159
Nordrhein-Westfalen	114
Schleswig-Holstein	103
Hessen	102
Saarland	95
Rheinland-Pfalz	91
Niedersachsen	87
Baden-Württemberg	85
Bayern	80

=====

Nach dieser Übersicht weichen die Zahlen von Bayern und Hamburg stark voneinander ab; in der Hansestadt ist eine mehr als doppelt so hohe Schadenfrequenz zu beobachten.

1) Vgl. J. Nehring, Die Schadenstruktur ..., S. 26.

Ein ähnlich unterschiedliches Ergebnis wird erzielt, wenn man die Unfallhäufigkeit weiter aufgliedert, z.B. nach Kreisen. Johannes Mehring hat dies in einem Beispiel für das Jahr 1958 getan:¹⁾

Tabelle Nr. 35

Region	Unfallhäufigkeit nach Kreisen in Prozent des deutschen Durchschnitts
--------	---

Aachen	185
Bonn	164
Essen	163
Duisburg	162
Dortmund	162
Halle	57
Goesfeld	56
Lübbecke	54
Warburg	52
Büren	47

Da auch hier große Abweichungen festzustellen sind, erscheint eine Tarifabstufung nach der Region sinnvoll.

Wenn Schlußfolgerungen aus derartigen Ergebnissen gezogen werden sollen, ist insofern eine gewisse Vorsicht geboten, als sich dabei unterschwellig wirkende Fehler einschleichen können: Der Wohnort des Versicherungsnehmers stellt zwar einen möglichen Maßstab in der Prämienkalkulation dar, er ist jedoch kein absolut sicheres Kennzeichen dafür, daß der Kraftwagen ständig und ausschließlich in diesem Bereich verwendet wird. Es besteht die Gefahr einer Tarifverzerrung z.B. durch Pendler vom Lande,²⁾ die in einer Großstadt arbeiten und morgens wie abends während der Haupt-

1) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ..., S. 26.

2) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 26 f.

verkehrszeiten ihr Fahrzeug benutzen. Sie befinden sich dadurch wesentlich öfters in gefährlichen Verkehrssituationen als ein Landbewohner, der mit seinem Wagen zur Feldbestellung fährt oder nur gelegentlich Besorgungen in der Stadt erledigt.

Außerdem muß mit bewußten Tarifdurchlöcherungen gerechnet werden, wenn Versicherungsnehmer durch den niedrigeren Prämiensatz veranlaßt werden, ihr Fahrzeug in ländlichem Gebiet zuzulassen.¹⁾

Neben diesen Verfälschungen wären aber noch andere Faktoren zu berücksichtigen, beispielsweise die Länge und der Zustand des Straßennetzes.²⁾ Ebenso spielt die topographische Struktur des Fahrbereiches (z.B. Flachland oder Gebirge) eine Rolle.

Des weiteren werden sich im Betriebsgebiet gewisse klimatische Erscheinungen bemerkbar machen. Denken wir nur an Nebel, Glatt-eis, Schneefall oder Hagelschlag.

Speziell auf dem flachen Lande ist damit zu rechnen, daß der Schadenbedarf pro Ereignis relativ hoch ist. Freie Strecken verleiten zum schnelleren Fahren, damit sind sie indirekt Anlaß zu schweren Unfällen mit Sach- und Personenschäden. Im Großstadtbezirk dagegen wird mit wachsender Verkehrsdichte lediglich die Zahl der Blechschäden zunehmen.³⁾

Wir sehen also, daß aus dem Fahrgebiet wichtige Rückschlüsse gezogen werden können. Ein Tarif sollte auf dieses Risikomerkmal nicht verzichten, selbst wenn gewisse Scheinkorrelationen unvermeidbar sind.

Es ist dringend zu empfehlen, das Betriebsgebiet in der Bundesrepublik stärker abzugrenzen. Die bislang verwendete grobe Unter-

1) Vgl. Ohne Verfasser, Die Ummelder, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 18. Januar 1967.

2) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ..., S. 26.

3) Vgl. W. Bachmann, a.a.O., S. 81.

scheidungs-methode ist durchaus verbesserungsfähig, ohne daß der Tarif zu umfangreich und damit unüberschaubar würde.

Nach unserer Ansicht wäre es naheliegend, auf Länderebene die Regierungsbezirke oder gar die Zulassungsbereiche statistisch zu überprüfen, um die Berechtigung einer tariflichen Differenzierung zu untersuchen.

Für den Versicherungstechniker ergibt sich folglich noch ein weites Betätigungsfeld.

3. Die Fahrintensität

Die Fahrintensität ist als echtes Risikomerkm-al lange Zeit nicht erkannt worden, und es hat erst der Forschungen von Gunnar Lanteli bedurft, um ihre Bedeutung gebührend herauszustellen. Als er im Jahre 1962 seine Untersuchungsergebnisse im ASTIN Bulletin bekanntgab,¹⁾ erregte er in Europa großes Aufsehen,²⁾ obwohl ähnliche Studien bereits einige Jahre zuvor in den USA veröffentlicht worden waren.³⁾

Nach seinen Ermittlungen, die er 1959 in der Region Groß-Stockholm gewonnen hat, muß bei niedrigen Fahrintensitäten damit gerechnet werden, daß sich die Schadenerwartung für einen Versicherungsnehmer verdoppelt, wenn er doppelt so viel fährt. Diesen Zusammenhang macht folgendes Schaubild deutlich:⁴⁾

1) Vgl. G. Lanteli, Novelities in Swedish Automobile Insurance Rating, in: ASTIN Bulletin, Vol. II, Part I, 1962.

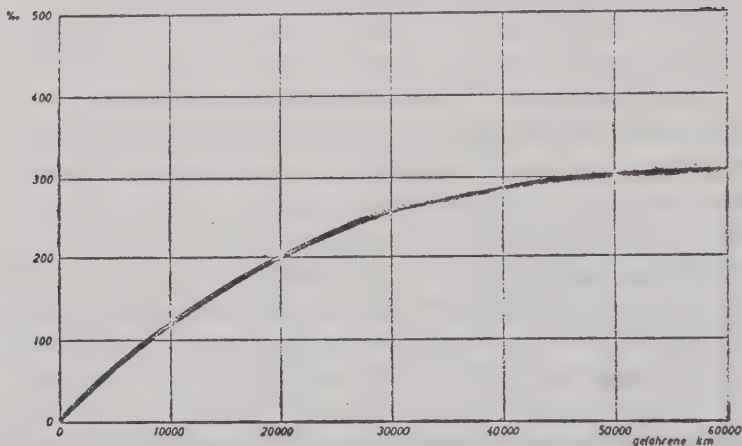
2) Vgl. M. Derron, Actuarial studies on motor insurance in Europe and North America, in: Berichte des 18. Internationalen Kongresses der Versicherungsmathematiker München, 4.-11. Juni 1968, Karlsruhe 1968, S. 407.

3) Vgl. W.L. Scammon, Automobile Accident Statistics by "Age of Driver", in: Proceedings of the casualty Actuarial Society, 1950.

4) J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 28.

Sonderbild Nr. 1

Schadenhäufigkeit nach der jährlichen Fahrleistung



Das Diagramm zeigt aber auch, daß etwa ab einer jährlichen Fahrleistung von 40 000 km und mehr der Hang zur Schadenverursachung kaum noch zunimmt. Hier macht sich die größere Fahrroutine des Kraftwagenlenkers bemerkbar.

laus Pröschel kommt zu ähnlichen Ergebnissen, die auf einer Stichprobenerhebung eines Kraftfahrtversicherers mit ca 17 500 Versicherungsnehmern beruhen:¹⁾

Tabelle Nr. 36

Fahrleistungsgruppe	Schadenhäufigkeit in ‰
bis unter 6 000 km	81,1
6 000 " " 10 000 km	117,5
10 000 " " 15 000 km	147,8
15 000 " " 20 000 km	180,0
20 000 " " 30 000 km	224,0
30 000 " " 40 000 km	242,7
40 000 km oder mehr	302,9
=====	

1) Vgl. K. Pröschel, a.a.O., S. 125. Leider gibt der Verfasser nicht an, wo und wann diese Erhebung durchgeführt wurde.

Damit wäre die Fahrintensität ein sehr wichtiges Merkmal für die Tarifgestaltung.

Seine Verwendung stößt indessen auf erhebliche Schwierigkeiten. So ist es nicht möglich, Untersuchungsergebnisse aus dem Ausland auf die Verhältnisse in der Bundesrepublik Deutschland zu übertragen, denn nach Wolfgang Muth sind verschieden hohe Nutzungsintensitäten zu beobachten:¹⁾

Tabelle Nr. 37

Land	Jährliche Fahrleistung für Personen- kraftwagen in km
------	--

Holland	18 700
Bundesrepublik Deutschland	18 600
Schweden	15 000
Großbritannien	12 400
Italien	12 000
Frankreich	9 500

=====

Diese Übersicht - leider ohne Jahresangeabe - weist markante Unterschiede auf, vor allen Dingen in Holland mit 18 700 Jahreskilometern und in Frankreich mit 9 500.

Das größte Problem bereitet freilich die technisch-praktische Seite der Auswertung. Erfolgt eine ex-ante-Tarifierung - was hier in diesem Abschnitt zu untersuchen ist - , so müßte ein Kilometer tariff eingeführt werden, etwa in der Art, daß sich ein Versicherungsnehmer nach seiner zu erwartenden Fahrzeugnutzung einstufen läßt. Dabei wird es allerdings fraglich sein, ob ein Kraftfahrer in dieser Hinsicht genaue Vorausschätzungen treffen

1) Vgl. W. Muth, Straßenverkehrsunfälle und Unfallverhütung, in: ZfV, 17. Jg., 1966, S. 792.

kann und ob er darüber hinaus ein solches Maß an Ehrlichkeit aufbringt, sich nicht grundsätzlich als "Wenigfahrer" zu bezeichnen, weil er dann den niedrigsten Beitrag erwarten darf.

Eine Nachprüfung der Versicherungsgesellschaften wird kaum durchführbar sein, denn dazu stehen gegenwärtig keine ausreichenden Hilfsmittel zur Verfügung. Wollte man z.B. die Prämien von irgendwelchen laufzeitbedingten Faktoren abhängig machen und sie etwa auf den Benzin- oder Reifenpreis überwälzen, so wäre dies keine marktwirtschaftliche Lösung. Hans Ammeter würde in einem derartigen Schritt erste Vorleistungen zu einer Verstaatlichung der Kraftfahrtversicherung sehen.¹⁾

Wir halten daher unter den gegenwärtigen Verhältnissen eine unmittelbare Berücksichtigung dieses Risikomerkmals nicht für möglich.²⁾ Ohne seine Bedeutung verringern zu wollen, müssen wir festhalten, daß es keine exakte tarifliche Auswertung zuläßt. Alle Beispiele in Tarifvorschlägen, z.B. von Johannes Mehring,³⁾ besitzen notwendigerweise theoretischen Charakter.

Unabhängig von dieser Erkenntnis können jedoch Schritte eingeleitet werden, die auf Umwegen doch noch zu einer brauchbaren tariflichen Aussage führen. So kann angenommen werden, daß einzelne Berufsgruppen eine bestimmte Fahrintensität aufweisen oder daß privat genutzte Fahrzeuge weniger verwendet werden, wie bereits bei den Personenkraftwagen ermittelt. Auch das Alter, das Geschlecht oder die Dauer des Führerscheinbesitzes könnten möglicherweise hierüber wichtige Aufschlüsse geben. Statistische Unterlagen aus neuerer Zeit sind in der Bundesrepublik Deutsch-

1) Vgl. H. Ammeter, Entwicklung ... , S. 413.

2) Zu diesem Problemkreis machte Johannes Mehring folgende Ausführungen, ohne allerdings einen konkreten Lösungsvorschlag zu unterbreiten: "Wie man die Dinge auch betrachtet: Die Fahrintensität ist ein so wichtiger und ständig wirkender Risikofaktor, daß man an ihm im Tarif auf die Dauer wohl kaum vorbeikommt." (J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 29)

3) Vgl. J. Mehring, Ein mathematisches Hilfsmittel ... , S. 122 ff.

land leider nicht veröffentlicht worden. Zur Illustration ziehen wir daher erneut die Zahlen von Gunnar Lanteli aus seiner bereits erwähnten Untersuchung heran:¹⁾

Tabelle Nr. 38

Alter des Fahrers in Jahren (ohne Frauen)	Gefahrene Kilometer (im Durchschnitt)
18 - 19	23 610
20 - 24	22 950
25 - 29	21 140
30 - 34	19 920
35 - 39	18 920
40 - 49	18 040
50 - 59	15 920
60 - 69	13 270
70 und mehr	9 830

Läßt sich in obenstehender Tabelle mit zunehmendem Alter ein deutliches Sinken der Fahrintensität feststellen, so zeigt die andere Übersicht, die nach den Jahren seit Bestehen der Fahrprüfung aufgegliedert ist, ein anderes Bild:¹⁾

Tabelle Nr. 39

Jahre seit Bestehen der Fahrprüfung	Gefahrene Kilometer (im Durchschnitt)
0 - 1	18 400
1 - 2	19 280
2 - 3	18 170
3 - 4	18 320
4 - 5	18 750
5 - 10	18 530
10 - 20	19 240
30 - 40	15 620

1) Vgl. H. Ammeter, Das zweite internationale Kolloquium ... , S. 326. (Auszug)

Das Abweichen von einer eventuell erwarteten Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Tabelle Nr. 38 möchten wir darauf zurückführen, daß zwischen Alter und Führerscheinerwerb keine feste Relation besteht. Schließlich erwirbt nicht jedermann mit dem 18. Lebensjahr den Führerschein; auf diesen Sachverhalt müßte bei der Prämienbemessung Rücksicht genommen werden. Die Beziehung zwischen Geschlecht und Fahrintensität haben wir bereits an Hand des Jahresdurchschnitts aufgezeigt, der bei Frauen 14.670 km und bei Männern 18.350 km beträgt.¹⁾

4. Der Fahrer

Stieß die Erfassung der genannten Risikomerkmale schon auf Schwierigkeiten bzw. waren stets unterschwellig mitwirkende Faktoren erkennbar, so ergeben sich gerade bei der tariflichen Beurteilung des Fahrzeuglenkers außerordentliche, teilweise kaum überwindbar erscheinende Hindernisse.

Das Hauptproblem liegt darin, daß nach deutschem Recht im Prinzip stets der Fahrzeuglenker versichert ist. Er braucht mit dem Versicherungsnehmer, dem Vertragspartner des Versicherers, nicht identisch zu sein. Aus diesem Grunde kennt die Versicherungsgesellschaft nicht immer den jeweiligen Fahrzeugbenutzer.²⁾ Folglich scheidet er als Risikomerkmale aus, wodurch die Tarifikalkulation sehr erschwert wird.³⁾

Diese Fehlerquelle macht sich besonders bei häufigem Fahrerwechsel, wie z.B. bei Firmenfahrzeugen,⁴⁾ störend bemerkbar, außer, es würde dem Versicherungsnehmer gelingen, auf die jeweiligen Kraftfahrer weisungsgebend einzuwirken.⁵⁾

1) Vgl. Anm. 1 auf S. 286 dieser Arbeit.

2) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 29.

3) In Südafrika wurde vorgeschlagen, die Versicherung allein auf den Fahrer zu beschränken (vgl. W. Sachs, Erfahrung ... , S. 90, Anm. 3).

4) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 29.

5) Vgl. F. Dickerhoff, a.a.O., S. 96.

Eine ähnliche Situation ist typisch für sog. "Familienwagen", die abwechselnd von den jeweiligen Familienangehörigen mit meist unterschiedlichem Fahrkönnen gelenkt werden. Allerdings läßt sich gegenwärtig die Tendenz beobachten, daß bei wachsendem Einkommen der Trend zum selbstgenutzten Fahrzeug steigt und in vielen Fällen einzelne Familienmitglieder bereits über eigene Kraftwagen verfügen.

In der Bundesrepublik Deutschland finden wir aber diese Entwicklung - im Gegensatz etwa zu den Verhältnissen in den USA - noch nicht deutlich ausgeprägt, um brauchbare tarifliche Aussagen zu gewährleisten.

Zur Beseitigung dieses Mangels in der Tarifgestaltung könnte man eine Art "Fahrerpolice" einführen. Unter Umständen wäre aber dann der Schutz der Verkehrsoffer nicht immer garantiert, wenn beispielsweise ein unversicherter Lenker einen Schaden verursacht. Es müßte geprüft werden, ob sich durch eine Neukonzeption der entsprechenden rechtlichen Grundlagen Mißstände vermeiden ließen und ob der daraus resultierende Vorteil für die Prämiengestaltung den Aufwand lohnt.¹⁾

Vorläufig müssen wir uns damit abfinden, daß in der Bundesrepublik Deutschland der jeweilige Fahrer noch eine "unbekannte Größe" darstellt.

Notgedrungen wollen wir daher im folgenden den Versicherungsnehmer als alleinigen Lenker seines Wagen betrachten und ihn nach Gruppenmerkmalen klassifizieren, wohl wissend, daß dieser Weg keine endgültige, sondern nur eine annähernde Lösung des Problemkreises bedeutet.

Die berufsständischen Versicherungsgesellschaften bilden in der Praxis ein Beispiel dafür, daß es Möglichkeiten gibt, bestimmten Personengruppen besonders angemessenen Versicherungsschutz zu bieten. Sie gewähren nur einem ausgewählten Personenkreis Deckungsschutz und berechnen deshalb relativ billige Prämien.

1) Vgl. H. Tröblicher, Ein weiterer Schritt ... , S. II.

Die Stichprobenerhebung des HUK - Verbandes hat im Jahr 1962 gezeigt, daß die deutschen Beamten fast durchwegs eine sehr niedrige Schadenfrequenz besitzen.¹⁾ So beträgt sie in der Beamten-Rabattstaffel durchschnittlich nur die Hälfte der bereits erwähnten Normalstaffel:²⁾

Tabelle Nr. 40

Rabattstaffel	Durchschnittliche Schadenfrequenz der PKW - Klasse in %			
	00- 23 PS	24 - 34 PS	35 - 60 PS	über 60 PS
Normalstaffel	192	257	270	290
Beamtenstaffel	94	129	138	158

Obwohl die Aufwendungen für den Durchschnittsschaden von Beamten verhältnismäßig hoch sind, ergibt sich trotzdem ein insgesamt niedriger Schadenbedarf:³⁾

1) Nach Michael Bachmann wird diese Tendenz auch für das Jahr 1965 bestätigt:

Schadenfrequenz in %

Rabattstaffel	PKW	Kombi-fahr-zeuge	Liefer-wagen(Werk-und Nahverkehr)	LKW (Werk-verkehr)	Zugmaschinen (Werkverkehr)
Normal-staffel	181	244	341	672	525
Beamten-staffel	138	149	184	354	219

(Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 32)

2) Vgl. A. Tröbliger, Ein weiterer Schritt ... , S. I. (Auszug)

3) Vgl. A. Tröbliger, Ein weiterer Schritt ... , S. II. (Auszug)

Tabelle Nr. 41

Rabattstaffel	Durchschnittlicher Schadenbedarf in der PKW - Klasse in DM			
	0 - 23 PS	24 - 34 PS	35 - 60 PS	über 60 PS
Normalstaffel	114	163	203	257
Beamtenstaffel	69	96	121	176
=====				

Es mag fraglich sein, ob die festzustellenden Unterschiede in einer Gesamtstatistik ebenso krass ausfallen, d. h. ob sie nur durch das geringe Ausmaß der Stichprobenuntersuchung bedingt sind. Jedenfalls zeigt sich hier die Bedeutung des Berufes für die Prämienbemessung: Beamte fahren in der Regel vorsichtig, ihre Fahrintensität ist zudem relativ gering, weil sie ihren Wagen meist nur privat benutzen; außerdem können sie sich ein Kraftfahrzeug finanziell erst nach einer gewissen Dienstzeit leisten. Im allgemeinen sind sie also mit 18 Jahren noch nicht im Besitz eines Automobils. Wir werden später sehen, welchen wichtigen Einfluß das Alter des Wagenlenkers auf den Schadenverlauf hat.

Für andere Berufszweige, wie etwa Landwirte, Fahrlehrer, Führerscheinprüfer, Geistliche, Handelsvertreter, Industrielle mit eigenem Fuhrpark¹⁾ lassen sich möglicherweise ebenfalls selbständige Tarifgruppen bilden, so daß der Beruf ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal sein könnte.

Die Gefahr von Tarifdurchlöcherungen, wonach unberechtigte Versicherungsnehmer in den Genuß billiger Prämien gelangen, ist zwar auch hier gegeben, sie dürfte aber keine allzu große Rolle spielen.

1) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 31.

So werden bevorrechtigte Versicherungsnehmer ihre Berufsstellung kaum dazu mißbrauchen, für Dritte als Kraftfahrzeughalter aufzutreten und Versicherungsverträge einzugehen.

Dagegen sprechen vor allem praktische Überlegungen, denn der unberechtigt Begünstigte müßte beispielsweise auf gewisse steuerliche Vorteile verzichten, die durch die Prämienverbilligung nicht aufzuwiegen sind. Zudem hätten die unechten Kraftfahrzeughalter u.U. für bestimmte Schadenfälle und Bußgelder einzutreten, die "ihr" Fahrzeug betreffen.

Gerade das letzte Argument dürfte ein wichtiger Grund sein, keine Scheinverträge abzuschließen. Die Aussagekraft des Tarifierungsmerkmals bleibt folglich erhalten.

An weiteren personenbezogenen Risikomerkmale besteht in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung kein Mangel. Aus Großbritannien wird berichtet, daß Personen, die dem Schaustellergewerbe angehören, Rennwetten vermitteln oder mit dem Spirituosenhandel und ähnlichen Berufszweigen in Verbindung stehen, als "leichtes Völkchen" gelten und demzufolge einen Prämienzuschlag bezahlen müssen.¹⁾ Ebenso werden die Mitglieder fatalistischer Religionsgemeinschaften zu Beitragserhöhungen herangezogen,²⁾ während man den Abstinenzlern Nachlässe gewährt.³⁾ Einen Abschlag erhal-

1) Vgl. W.G. Behrens, Die Grundzüge der Kraftfahrzeugversicherung in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland unter besonderer Berücksichtigung der Personenwagenversicherung, in: Die Tarifbindung in der Kraftfahrzeugversicherung, hrsg. von J.H. von Brunn, Köln und Berlin 1956, S. 181.

2) Vgl. W.G. Behrens, a.a.O., S. 181.

3) Vgl. M. Derron, Mathematische Probleme ... , S. 115; M. Gürtler, Das subjektive Risiko ... , S. 203, Anm. 1; Ohne Verfasser, Finnland: Abstinenzler-Tarif in der Kfz.-Pflichtversicherung, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 135; Ohne Verfasser, Erfolgreiche Abstinenzlerversicherung, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 584.

ten des weiteren in England alle weiblichen Versicherungsnehmer, weil sie nach statistischen Ermittlungen angeblich eine niedrigere Schadenquote aufweisen.¹⁾

Darüber hinaus kann auch der Nationalcharakter als Risikomerkmal Verwendung finden; in der Literatur wird gelegentlich darauf hingewiesen.²⁾

Keinerlei Folgerungen haben bislang die deutschen Versicherungstechniker aus dem Familienstand gezogen,³⁾ obwohl der Tröbbligersche Variationskoeffizient hier brauchbare Aussagen erwarten läßt.⁴⁾

-
- 1) Vgl. Ohne Verfasser, Billigere Kfz.-Versicherungen für Engländerinnen, in: VW, 15. Jg., 1960, S. 616 f. Nach den Untersuchungen von Gunnar Lanteli ist die Schadenhäufigkeit bei Männern und Frauen gleich, jedoch ist die Fahrleistung von Männern 25 % höher. (Vgl. M. Derron, Mathematische Probleme ... , S. 116)
 - 2) Es ist z. B. ermittelt worden, daß die Kraftfahrtversicherungsprämien in den Niederlanden günstig sind, im benachbarten Belgien aber, wo man infolge andersartiger Volksmentalität weniger vorsichtig fahre, eine ständig steigende Tendenz zeigen. (Vgl. W.G. Behrens, a.a.O., S. 202 f.) Eine ähnliche Beobachtung trifft Robert Schneider, der nachwies, daß in England die Verkehrsunfallziffern nur die Hälfte der deutschen Vergleichszahlen ausmachen. Er führt dies auf die vorbildliche Disziplin der Engländer im Straßenverkehr zurück. (Vgl. R. Schneider, Kraftverkehrsversicherung und Preisbindung, gesehen vom Standpunkt und nach den Erfahrungen des Rückversicherers, in: Das Marktproblem in der deutschen Kraftverkehrsversicherung, hrsg. von W. Gerlach, Berlin 1958, S. 102)
 - 3) In Amerika werden verheiratete Jugendliche als bessere Risiken eingestuft als ledige. Die Versicherer gehen dabei von der Annahme aus, daß sich Verheiratete im Straßenverkehr verantwortungsbewußter verhalten. (Vgl. H.J. Enge, Risikogerechtigkeit der Prämien in der Kfz-Versicherung, in VW, 10. Jg., 1955, S. 368)
 - 4) Vgl. A. Tröbbliger, Eine Auswertung ... , S. 503.

Gleiches ist vom Alter des Fahrzeuglenkers zu berichten.¹⁾ Hans Ammeter hat die von Gunnar Lanteli ermittelten Zahlen zusammengestellt und dargelegt, daß die Schadenhäufigkeit mit zunehmendem Alter geringer wird.²⁾ Dieser Sachverhalt könnte für die Tarifgestaltung von großer Bedeutung sein:³⁾

Tabelle Nr. 4?

Alter des Fahrers in Jahren ⁴⁾	Schadenhäufigkeit in 100
18 - 19	527
20 - 24	308
25 - 29	208
30 - 34	160
35 - 39	144
40 - 49	140
50 - 59	142
60 - 69	129
70 und mehr	100
=====	

- 1) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 30; K. Höfer, a.a.O., S. 69; A. Tröblicher, Eine Auswertung ... , S. 502. "Einige Erbitterung und Proteste aus Studentenkreisen hat die Tatsache ausgelöst, daß englische Versicherungsunternehmen bis zu 50 % höhere Prämien von Kraftfahrern verlangen, die noch nicht 21 Jahre alt sind. In einer Stellungnahme hierzu teilte der Sprecher einer Gesellschaft mit, daß das zutrefte, doch spiele es keine Rolle, welche Tätigkeit oder welchen Beruf die Versicherungsnehmer ausüben. In manchen Fällen würden sogar noch über 50 % hinausgehende Sätze berechnet." (Ohne Verfasser, 50 % höhere K-H-Prämien für junge Kraftfahrer, in: VW, 16. Jg., 1961, S. 79)
- 2) Ein ähnliches Ergebnis zeigte eine Untersuchung im amerikanischen Staate Massachusetts (vgl. M. Derron, Mathematische Probleme ... , S. 117).
- 3) Vgl. H. Ammeter, Das zweite internationale Kolloquium ... , S. 326. (Auszug)
- 4) Hans Ammeter macht darauf aufmerksam, daß mit Rücksicht auf die Unzuverlässigkeit der Altersangaben von Frauen nur das Alter männlicher Fahrer ausgewertet wurde. (Vgl. H. Ammeter, Das zweite internationale Kolloquium ... , S. 326)

Hier zeigt sich die besonders hohe Schadenhäufigkeit der jugendlichen Kraftfahrer.¹⁾ Sie sinkt erst mit dem 30. Lebensjahr des Fahrzeuglenkers unter die 200 ‰ Marke. Die Annahme, speziell bei älteren Fahrern sei wegen schlechter körperlicher Konstitution ein langsames Steigen der Schadenanfälligkeit zu erwarten,²⁾ wird durch die vorliegenden Zahlen nicht bestätigt.

Neben dem Alter spielt auch die Fahrpraxis eine große Rolle. In Schweden wurde dieser Sachverhalt ebenfalls statistisch untersucht und folgendes Ergebnis dabei gewonnen:³⁾

-
- 1) In Amerika, wie auch in Kanada und Schweden hat man ermittelt, " daß die männlichen Fahrer unter 25 Jahren fast zweimal soviel Unfälle verursachen wie der Durchschnitt der übrigen Fahrer." (Ohne Verfasser, Die Kostensteigerung in der amerikanischen Kfz-Versicherung, in: VW, 14. Jg., 1959, S. 181) Einen gegenläufigen Effekt will eine der größten amerikanischen Versicherungsgesellschaften bei intelligenten Jugendlichen ermittelt haben. Sie gewährt Schülern, die zum besten Fünftel ihrer Klasse zählen, einen größeren Prämiennachlaß. (Vgl. Ohne Verfasser, Niedrigere Kfz-Prämien für gute Schüler, in: VW, 17. Jg., 1962, S. 339) Die "State Farm Mutual" gewährt seit dem 15. Januar 1962 allen guten High School- und College-Studenten einen Rabatt von 20 %. Die Versicherungsgesellschaft ist der Annahme, daß solche Studenten mehr Zeit für ihre Hausaufgaben verwenden und daher weniger fahren. Die Vergünstigung bezieht sich allerdings nur auf männliche Fahrer im Alter von 16 - 25 Jahren. (Vgl. M. Derron, Mathematische Probleme ... , S. 121 f.)
 - 2) Horst Dickerhoff glaubt annehmen zu dürfen, daß Unfälle bei älteren Jahrgängen häufiger sind als bei jüngeren Fahrern (vgl. H. Dickerhoff, a.a.O., S. 99). Gleicher Ansicht ist Johannes Mehring (vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 30).
 - 3) Vgl. M. Derron, Mathematische Probleme ... , S. 117.

Tabelle Nr. 43

Beziehung zwischen Dauer des Führerscheinbesitzes und Schaden-
frequenz

Dauer des Führerscheins in Jahren	Schadenfrequenz in ‰
0 - 1	382
1 - 2	299
2 - 3	215
3 - 4	195
4 - 5	183
5 - 10	156
10 - 20	146
20 - 30	137
30 - 40	134

=====

Wie wir aus der Tabelle ersehen können, ist die Schadenhäufigkeit vor allen Dingen in den ersten drei Jahren nach dem Führerscheinerwerb hoch.¹⁾ Im vierten Fahrjahr beträgt sie nur noch knapp die Hälfte des Ausgangsjahres.²⁾

In der Bundesrepublik Deutschland kam Johannes Mehring³⁾ zu ähnlichen Resultaten.

1) Auf der Tagung des zweiten internationalen Kolloquiums der ASTIN vom 14. - 18. Juni 1961 in Rättvik meinte ein Teilnehmer in humorvoller Weise, daß sich die gesamte Schadenhäufigkeit bedeutend senken ließe, würde man das Autofahren im ersten Jahr nach Erwerb des Führerscheines verbieten.

2) Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob die beobachteten Versicherungsnehmer unmittelbar nach der Führerscheinprüfung eigene Fahrpraxis erwerben konnten oder eine Zwischenzeit besteht, in der sie ihre Kenntnisse und Fertigkeiten eventuell "verlernt" haben.

3) Vgl. J. Mehring, Die Schadenstruktur ... , S. 36 f.

Diese Beobachtungen führen uns zum sog. "Anfängerproblem". Speziell darüber hat Johannes Mehring beim 18. Internationalen Kongreß der Versicherungsmathematiker 1968 in München exakte Forschungsergebnisse vorgelegt,¹⁾ die auf der bereits erwähnten Stichprobenerhebung des HUK-Verbandes aus dem Jahre 1962 basieren.

Ausgangspunkt seiner Überlegungen bildet die Tatsache, daß ein verhältnismäßig großer Teil der deutschen Versicherungsnehmer noch keine 25 Jahre alt ist oder den Führerschein noch nicht länger als 3 Jahre besitzt. Diese Gruppe, die er als "Anfänger" bezeichnet,²⁾ machte im Jahre 1962 19,4 % aller deutschen Personenwagenlenker aus:³⁾

Tabelle Nr. 44

PKW-Stärke in PS	Anteil der Anfänger in v.H.
bis 23	22,5
24 - 34	23,6
35 - 60	15,2
über 60	6,9
Anteil am Gesamtbestand	19,4

Der relativ hohe Anteil von Anfängern in der PKW-Klasse 24 - 34 PS (Volkswagenklasse) fällt hier besonders auf.

Gruppieren wir nun die Versicherungsnehmer nach schadenfreien Jahren, so ergibt sich folgendes Bild:⁴⁾

1) Vgl. J. Mehring, Über den Einfluß des Anfängerrisikos auf das Tarifmerkmal der Schadenfreiheit in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung; in: Berichte des 18. Internationalen Kongresses der Versicherungsmathematiker München, 4. - 11. Juni 1968, Karlsruhe 1968, S. 551 - 560.

2) Vgl. J. Mehring, Über den Einfluß ... , S. 552.

3) Vgl. J. Mehring, Über den Einfluß ... , S. 552. (Auszug)

4) Vgl. J. Mehring, Über den Einfluß ... , S. 553. (Auszug)

Tabelle Nr. 45

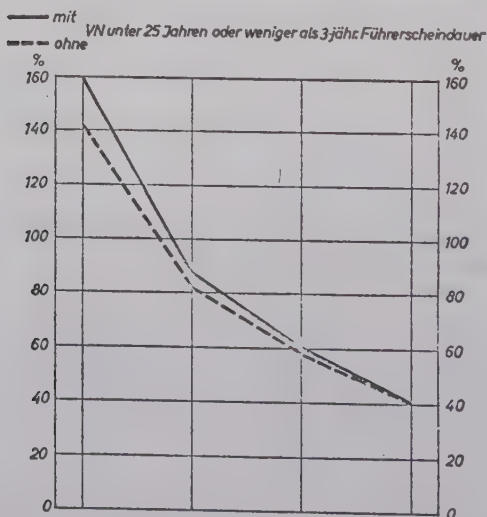
Schadenfreie Jahre	Anteil der Anfänger in v.H.
0	33,9
1	18,1
2 und 3	8,2
4 und mehr	4,7
Anteil am Gesamtbestand:	19,4

Die Beteiligung der Anfänger in der Klasse 0 ist mit 33,9 % beachtlich hoch. Bei den Versicherungsnehmern mit mindestens dreijähriger Unfallfreiheit dagegen sind es lediglich noch 8,2 %. In der höchsten Schadenfreiheitsklasse beträgt der Anfängerprozentsatz sogar nur 4,7 %.

Johannes Mehring hat das Anfängerproblem unter einem weiteren Gesichtspunkt analysiert, und zwar wollte er herausfinden, welche Beziehung zur Schadenfreiheit besteht. Dabei stellte er fest: "Der Abfall der Schadenhäufigkeiten mit wachsender Schadenfreiheit ist sowohl mit als auch ohne Anfänger fast gleich."¹⁾

Schaubild Nr. 2²⁾

Relative Schadenhäufigkeit nach der Anzahl der schadenfreien Jahre



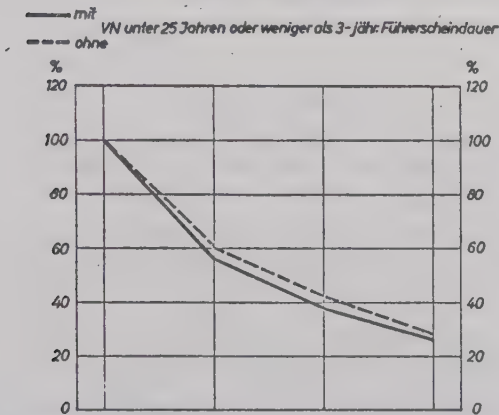
1) J. Mehring, Über den Einfluß ... , S. 553.

2) J. Mehring, Über den Einfluß ... , S. 557.

Dieser Sachverhalt zeigt sich noch ausgeprägter, wenn die beiden Kurven für die Rabattklasse 0 auf 100 normiert werden, wie es im folgenden Schaubild geschieht:¹⁾

Schaubild Nr. 3

Abfall der Schadenhäufigkeit nach der Anzahl der schadenfreien Jahre
Rabattklasse 0 = 100



Auf Grund dieser Ergebnisse ist es also gerechtfertigt, auch die Anfänger nach der Schadenfreiheit zu differenzieren.

Es wäre denkbar, einen Versichertenbestand in andere Kategorien, nämlich die bereits erwähnten Unfalltypen oder Normalen, aufzugliedern.

Im Rahmen der Primärtarifierung stößt diese Einteilung freilich auf erhebliche Schwierigkeiten, denn beim gegenwärtigen Stand der Versicherungstechnik gibt es kaum Anhaltspunkte, die von vornherein erkennen lassen, ob ein deckungsschutzsuchender Versicherungsnehmer als Normaler oder Schadentyp zu klassifizieren ist. Sein bisheriges soziales Verhalten,²⁾ wie z. B. die Anzahl seiner Vor-

1) J. Mehring, Über den Einfluß ... , S. 558.

2) Unter Hinweis auf die Untersuchungen von Tillmann und Thesis vermerkt Max Gürtler, "daß Kraftfahrer mit vielen Unfällen in ihrem übrigen Leben zu 66 % ein anti- oder asoziales Verhalten aufweisen, gegenüber nur 9 % bei den unfallfreien Fahrern." (M. Gürtler, Das subjektive Risiko ... , S. 204, Anm. 4)

strafen oder Eintragungen in die Verkehrssünderkartei,¹⁾ sowie die körperliche und geistige Verfassung könnten zwar wichtige Hinweise geben, eine zuverlässige Tarifierung ist jedoch danach nicht durchführbar.

Auch die übrigen primärtariflichen Anhaltspunkte, die wir bereits untersucht haben, reichen z. Z. nicht aus, einen Versicherungsnehmer ex ante zum Unfalltypen oder Normalen zu stempeln.

Allein ein Nachweis über seinen bisherigen Schadenverlauf würde weiterhelfen. Er ist aber bei Anfängern nicht zu erbringen, und bei Unfalltypen ergeben sich insofern Schwierigkeiten, als sie ihren wahren Schadenverlauf aus Furcht vor Tarifierhöhungen mitunter verschweigen werden.

Wir stoßen damit an die Grenzen der Primärtarifierung.

Bevor wir einen Ausweg aus dieser Situation suchen, muß geklärt werden, wie ein Unfälliger oder Normaler zu bestimmen ist; in Theorie und Praxis wurde bekanntlich bislang keine Stellung dazu bezogen.²⁾

So müssen wir uns auf eigene Annahmen stützen, die wir als vorteilhaft für die praktische Tarifgestaltung ansehen.

Das Wesen eines Unfalltypen ist dadurch gekennzeichnet, daß er in bestimmten Zeitabschnitten seiner Versicherungsgesellschaft Schäden meldet. Als Normalen möchten wir einen Kraftfahrer bezeichnen, wenn er während einer Periode von beispielsweise fünf Jahren keinen einzigen Schaden meldet. An dieser Einstufung sollte sich auch dann nichts ändern, falls er danach einen Verkehrsunfall verursacht. In diesem Fall scheint uns der Versicherungsnehmer lediglich von "Pech" betroffen zu sein.

1) Vgl. A. Tröbliger, Ein weiterer Schritt ... , S. II;
J. Muth, Straßenverkehrsunfälle ... , S. 792.

2) Vgl. H. Bachmann, a.a.O., S. 34.

Er ist insoweit nicht grundsätzlich als Schadentyp einzustufen. Auf diesem Wege könnten vor allen Dingen die Gefahren der Zufallstarifizierung vermindert werden - eine Parallele finden wir beim bereits erwähnten Rückstufungssystem von Marcel Derron. Jetzt dürfte außerdem für den Versicherungsnehmer kein Grund mehr vorhanden sein, den Schaden selbst zu erledigen oder gar Verkehrs-unfallflucht zu begehen, wie etwa beim Malus- oder Rabattsystem. Damit ließe sich eine weitere Verbesserung in der Risikobeurteilung erzielen.

Meldet der gleiche Versicherungsnehmer jedoch einen zusätzlichen Schaden, ohne daß erneut mindestens fünf Jahre unfallfrei verstrichen sind, so wird er nicht mehr als Normaler eingestuft. Er muß nun eine Prämienerrhöhung in Form der erwähnten Zuluße hinnehmen, die ihn in die Klasse der Unfalltypen versetzt.

In unserem Beispiel wird also die Primärtarifizierung durch die Sekundärtarifizierung ergänzt; denn es ist nicht gelungen, die Unfalltypen ex ante zu erkennen. Die Tariftechnik in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung wird daher auf die Erfahrungstarifizierung nicht verzichten können.

III. Schlußfolgerungen

Die Vielzahl der Gefahrenmerkmale, die auf den Schadenverlauf in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung Einfluß nehmen und die Schwierigkeiten, die ihrer tariftechnischen Auswertung entgegenstehen, haben die Prämienkalkulation in dieser Versicherungssparte zu einem vielschichtigen Problem werden lassen. An erster Stelle ist die Erfassung der personenbezogenen Risikofaktoren zu nennen. Ihre außerordentliche Bedeutung schilderten wir ausführlich.

In der Diskussion über die zweckmäßigste Methode der Tarifgestaltung weichen die Meinungen der Fachleute voneinander ab; bis heute konnte sich keine allgemeingültige Ansicht durchsetzen. Bei den Bemühungen der Versicherungstechniker speziell um das subjektive Risiko scheint jedoch der Schadenfreiheitsrabatt eine dominierende Rolle zu spielen. Zu dieser Entwicklung hat vor allem der publikumswirksame Effekt beigetragen, daß im Schadenfall "lediglich der Rabatt gekürzt" und "kein Zuschlag erhoben wird."

Wir wollen die Untersuchungsergebnisse unserer Arbeit zusammenfassen und versuchen, daraus Folgerungen für einen neuen Kraftfahrt-Tarif-Entwurf zu ziehen. Im Rahmen der vorliegenden volkswirtschaftlichen Betrachtungsweise sollen die Grundgedanken betont werden, deshalb verzichten wir auf eine versicherungsmathematische Beweisführung - ohne deren Wichtigkeit zu unterschätzen.

Das Ziel, wagnisgetreue Prämien zu ermitteln, ist identisch mit der Forderung nach homogen zusammengesetzten Versichertenklassen. Hier liegt das Kernproblem allen tariflichen Handelns.

Fragen der Gruppenbildung und die "credibility" ihrer Aussage für die Prämienbemessung haben wir an früherer Stelle erörtert. Die nachstehenden Grundsätze halten wir auch unter verwaltungstechnischen Gesichtspunkten für wirklichkeitsnah, so daß sie nicht nur theoretischen Charakter besitzen.

1. In der Praxis der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung bildet die Unterscheidung nach Fahrzeugarten den Ausgangspunkt jeder Tarifierung. Die 1899 begonnene und seither weitergeführte Einteilung in Krafträder, Personenwagen, Kombifahrzeuge, Lieferwagen, Omnibusse, Lastkraftwagen usw. hat sich bewährt. Die Schadenquoten heben sich deutlich voneinander ab. Es besteht also keine Veranlassung, von diesem Schema abzuweichen. Durch eine nochmalige Aufgliederung nach dem Verwendungszweck (Eigenverwendung, Werkverkehr, Güternah- und Güterfernverkehr usf.) läßt sich der Risikoumfang genauer definieren.
2. Das mit diesem Verfahren abgesteckte Tarifierungsobjekt sollte weiter untersucht und differenziert werden. Für Personenwagen (Eigenverwendung) z.B. erwähnten wir die PS-Zahl als brauchbares Kriterium der Abstufung.
Die Prämienkalkulation hat sich an den "Normalen" zu orientieren. Durch entsprechende Beitragsänderungen können die Haftungssummen des Versicherers begrenzt bzw. erweitert werden.¹⁾
3. Die Grundprämie erfährt durch Zuschläge und Rabatte ihre individuelle Ausgestaltung.²⁾ Anhaltspunkte für diese Maßnahmen können sein: der Standort des Fahrzeuges bzw. der Wohnort des Versicherungsnehmers, sowie sein Beruf, sein Alter oder die Dauer der Fahrpraxis (Anfängertarif!). Weitere Differenzierungsmöglichkeiten sind laufend zu suchen und in die Tarifierung miteinzubeziehen, sofern sie sich als kostenmäßig vertretbar und für die Wagnisbeurteilung geeignet erweisen.

1) Es fragt sich freilich, ob nicht aus Vereinfachungsgründen eine einzige Deckungsklasse verwendet, oder gar nach dem belgischen Beispiel eine unbegrenzte Haftungserklärung abgegeben werden sollte, um den Schutz der Verkehrssopfer absolut zu gewährleisten. In Deutschland sind allerdings wenig Fälle bekannt, in denen die Deckungssummen nicht ausreichen.

2) Für den Praktiker wäre das bei Michael Bachmann erwähnte Punktesystem interessant, das er in Anlehnung an Calvin H. Brainard skizziert (vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 116 f.). Die "numerische Risikenbewertung" nach Max Gürtler (vgl. M. Gürtler, Die Kalkulation ... , S. 264 ff.) stößt auf Bedenken. (Vgl. W. Mahr, a.a.O., S. 202)

4. Eine ausschließlich primärtarifliche Betrachtungsweise kann der Risikostruktur in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht gerecht werden. Um dem Ziel wagnisgetreuer Prämien näherzukommen, sind deshalb auch sekundärtarifliche Maßnahmen notwendig. Allerdings sehen wir im Schadenfreiheitsrabatt keinen optimalen Lösungsvorschlag.
- Dagegen müßte es mit Hilfe der Zuzahlung im Schadenfall gelingen, eine Art "Unfällерprämie" zu ermitteln. In welcher Höhe und nach welchen Prinzipien sie zu erheben ist, läßt sich nicht generell festlegen. Hier besitzt die individuelle Bestandszusammensetzung so entscheidende Bedeutung, daß die Zuzahlung von Fall zu Fall neu gestaltet werden muß. Selbstverständlich sind dabei primärtarifliche Erkenntnisse zu beachten; geht es doch darum, die Zufallstarifizierung nach Möglichkeit zu beseitigen und die Selbsterledigung bzw. Nichtmeldung gewisser Schäden zu unterbinden, damit der Versicherer stets über den wahren Schadenverlauf informiert ist.

Im Laufe der Zeit sollten sowohl die einzelnen Kriterien als auch die Methode in der Tarifikalkulation immer wieder überprüft und den veränderten Gegebenheiten angepaßt werden. Die Mathematiker haben hierzu interessante Möglichkeiten aufgezeigt, die Marcel Derron in seinem zusammenfassenden Bericht beim 18. Internationalen Kongreß der Versicherungsmathematiker in München beschrieben hat.¹⁾ Es würde den Rahmen unserer Arbeit überschreiten, Einzelheiten zu behandeln. Unser Hauptanliegen bestand darin, den Schadenfreiheitsrabatt als ein Instrument der Sekundärtarififizierung herauszustellen und seine Funktion bei der Tarifgestaltung zu untersuchen.

1) Vgl. M. Derron, Actuarial studies ... , S. 405 ff.

Ausblick

Die Kraftfahrthaftpflichtversicherung ist als "Schicksalsbranche"¹⁾ der deutschen Versicherungswirtschaft bezeichnet worden. Ihre Prämien betreffen Millionen von Kraftfahrern, die jede Tarifänderung aufmerksam verfolgen. Durch ihre Interessenvertreter, die Automobilverbände, haben sie regelmäßig Stellung bezogen und - besonders bei Prämien erhöhungen - mit scharfer Kritik nicht gespart.

Unwillen und Widerspruch richteten sich in erster Linie gegen die immer wieder beobachtete Konformität der Versicherer in bezug auf Zeitpunkt, Umfang und Ziel der tariflichen Maßnahmen.

Die Erwartung, daß 1962 die deutschen Versicherungsgesellschaften nach fast 25jähriger Einheitstarifizierung durch den freien Wettbewerb zu Höchstleistungen in der Beitragskalkulation und der verwaltungsmäßigen Geschäftsabwicklung angespornt würden, erfüllte sich nur zum Teil. Lediglich bei Einführung der Unternehmenstarife konnten weitergehende Prämien differenzierungen beobachtet werden. Wichtigstes Instrument war dabei der Schadenfreiheitsrabatt.

Spätestens seit dem Jahre 1965 dürfte jedoch klar sein, daß sich erneut die Gefahr einer Nivellierung anbahnt und ein Einheitstarif, wenngleich unter anderen Vorzeichen, im Entstehen begriffen scheint.²⁾

Das Argument, sämtliche deutschen Kraftfahrtversicherer würden in nahezu gleicher Weise von den Auswirkungen des Schadenverlaufes betroffen, sie hätten deshalb ein Recht zu gleichartigem Handeln, muß nach den jahrzehntelangen Erfahrungen mit dem Einheitstarif skeptisch beurteilt werden.

Zur Vereinheitlichung haben die deutschen Aufsichtsbehörden Vor-schub geleistet. Wir erwähnten ihre einengenden Vorschriften hinsichtlich der Prämienkalkulation, die jetzt grundsätzlich in An-

1) Vgl. P. Gülker, Vorwort, in: Das Marktproblem in der deutschen Kraftverkehrsversicherung, hrsg. von W. Gerlach, Berlin 1958, S. 9.

2) Vgl. M. Bachmann, a.a.O., S. 120.

lehnung an eine Globalstatistik erfolgen muß. Inwieweit hier die moderne Kreditabilitätstheorie den einzelnen Versicherern größere Freiheit verschaffen könnte, ist in der deutschen Versicherungswissenschaft bislang nicht analysiert worden.

Auch die gesetzliche Reglementierung des Schadenfreiheitsrabattes auf die bekannten 4 Mindeststufen hat zur "Uniformierung" der deutschen Unternehmenstarife beigetragen. Diese Anordnung über- rascht umso mehr, als wissenschaftliche Untersuchungen bei fast allen Bestandszusammensetzungen einen einzigen, konstanten Rabatt als die jeweils beste Lösung ausweisen.

Die Vergleichbarkeit der Tarife, bekanntlich ein Gebot des Pflichtversicherungsgesetzes, bedeutet einen weiteren Schritt zur Vereinheitlichung. Es fragt sich, ob diese Anordnung prinzipiell sinnvoll und erforderlich ist. Eine Markttransparenz über die Prämien in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung besitzt die Masse der Autofahrer gegenwärtig ohnedies nicht. Auf die bisweilen unzureichende Information über die Verteilung technischer Überschüsse haben wir bereits hingewiesen.

Die Gleichschaltungstendenzen lassen die unterschiedliche Bestandszusammensetzung und Kostenlage der einzelnen Versicherungsgesellschaften weitgehend außer acht. Ein Abweichen von den globalen Richtsätzen ist unter bestimmten, nur langfristig zu erfüllenden Voraussetzungen möglich. Damit werden der tariflichen Eigeninitiative Schranken gesetzt, und die Tarifikalkulation verlagert sich mehr und mehr auf Verbandsebene.

Solange ein Verband der deutschen Kraftfahrtversicherer dank gesetzlicher Ermächtigung die Geschicke der deutschen Versicherungsunternehmen mitbestimmt, wird es für die einzelne Gesellschaft schwer sein, neue Ideen durchzusetzen; es sei denn, sie könnte einen ganzen Verband von der Richtigkeit der Vorschläge überzeugen.

Nur so läßt sich die erstaunliche Tatsache erklären, daß längst fällige Neuerungen bis jetzt nicht in die Praxis umgesetzt wurden.

Ein Beispiel bildet die Tarifierung von Anfängern, deren Einfluß auf den Schadenverlauf allgemein bekannt ist. Unter diesem Blickwinkel erscheint es fraglich, ob gegenwärtig die B- und L-Vorabrabatte gewährt würden, hätten nicht bereits vor dem 2. Weltkrieg genossenschaftlich orientierte Pioniersversicherer und einige öffentlich-rechtliche Anstalten wertvolle Vorarbeit geleistet, welche dann die übrigen Versicherer aus wettbewerblichen Gründen zum Nachziehen veranlaßte. Diese Spezialversicherer haben aber auch in ihrer unternehmerischen Konzeption, z.B. durch den weitgehenden Verzicht auf einen Außendienst, neue Wege gezeigt und vor allen Dingen die Betriebskosten gesenkt. Selbst wenn ihnen jetzt vom Gesetzgeber durch die Globalstatistik gleiche Nettoprämien vorgeschrieben werden, so bleibt ihnen ein nicht zu unterschätzender Kostenvorsprung.

Grundsätzlich steht es auch den Kompositversicherern frei, Erkenntnisse der Spezialversicherer zu verwerten, denn der Kontrahierungszwang nach § 5 PflVG legt ihnen nicht generell Fesseln an. Wohl sind sie gezwungen, nahezu alle deckungsschutzsuchenden Kraftfahrer zu versichern, daraus leitet sich jedoch keine Bestimmung für die Beitragsbemessung ab.

So existiert keinerlei Notwendigkeit, offensichtlich schlechte Risiken mit den Prämiensätzen der guten Versicherungsnehmer zu subventionieren. Bei wagnisgetreuer Prämienkalkulation müssen Unfalltypen den ihnen zustehenden Risikobeitrag entrichten. Der Versicherer erleidet in diesem Fall keinen Verlust, so daß es unnötig ist, die Kunden - wie in der Praxis häufig geschehen - an die Konkurrenz abzuschieben. Gleichzeitig ließe sich die Gefahr eines Versichertennotstandes bannen.

Das Motiv der Vorsicht, nämlich die finanzielle Sicherheit der Versicherungsgesellschaften nicht aufs Spiel zu setzen, ist kein stichhaltiges Argument, neue versicherungstechnische Maßnahmen zur Verbesserung der wagnisgetreuen Prämiengestaltung zu ignorieren. Der finanzielle Ruin eines Versicherungsunternehmens wäre

ohnehin durch die bestehenden Rückversicherungsmöglichkeiten auszuschließen.¹⁾ Zudem kann die deutsche Kraftfahrthaftpflichtversicherung durch das erwähnte Solidarhilfeabkommen auf einem stabilen Fundament aufbauen. Dadurch ist auch der Schutz der Verkehrsoffer gewährleistet. Dieses gegenseitige Hilfsversprechen sollte von Amts wegen anerkannt und den Versicherungsgesellschaften größere Freiheit eingeräumt werden.

Es ist kaum zu erwarten - die Entwicklung in den letzten Jahren hat dies bestätigt -, daß der Wettbewerb neue versicherungstechnische Maßnahmen erzwingt.

Deshalb müßte hier der bereits zitierte Beirat aus Versicherungsnehmern und Versicherern eingreifen und mit fortschrittlichem Denken und schöpferischen Ideen die Tarifgestaltung in der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung vorantreiben. Sowohl im primär- als auch im sekundärtariflichen Bereich sind noch viele ungenutzte Möglichkeiten vorhanden.

Den deutschen Kraftfahrtversicherern muß zugestanden werden, daß ihre Prämien nicht immer das Ergebnis reiner Kalkulation²⁾ sein können. Teilweise handelt es sich hier sogar um einen politischen Preis.³⁾

Dies darf jedoch nicht so weit führen, daß der Staat die Suche nach wagnisgetreuen Prämien behindert oder gar die Prämienkalkulation wieder selbst bestimmt.

Eine Verstaatlichung wäre aber, wie die Geschichte gezeigt hat,

1) Wilko H. Börner hält eine Rückversicherung allerdings nicht für vordringlich, da in der Kraftfahrthaftpflichtversicherung kein ausgesprochenes Großschadenrisiko besteht. (Vgl. W.H. Börner, Strukturwandel in der Kfz-Rückversicherung, in: VW, 23. Jg., 1968, S. 567)

2) Vgl. auch H. Giersch, Allgemeine Wirtschaftspolitik, Bd. I, Wiesbaden 1960, S. 76.

3) Vgl. K. Pröschel, Zur Kalkulation von Kfz-Versicherungstarifen, in: VW, 23. Jg., 1968, S. 1018.

kein erstrebenswertes Ziel. Unsere freie Individualversicherung hat trotz aller Einschränkungen, die wir machen mußten, bislang mehr zur Prämien differenzierung beigetragen als der Einheitstarif.

Bedenken wir, daß im Jahre 1938 ein Landbewohner, ob er nun unfallfrei gefahren war oder nicht, für seinen "KdF-Wagen" RM 103,--¹⁾ zu entrichten hatte, während er heute, 30 Jahre später, bei schadenfreiem Verlauf für das gleiche Fahrzeug nur noch DM 98,80²⁾ bezahlen braucht. Ziehen wir die veränderten Verhältnisse in Betracht, so wird hier deutlich, welche Erfolge die Suche nach wagnisgetreuen Beiträgen aufzuweisen vermag.

Deshalb sollten die bisherigen Bemühungen um freie Entfaltung der deutschen Kraftfahrthaftpflichtversicherung fortgesetzt werden, um dem Wunsch der Versicherungsnehmer nach angemessenen Prämien und dem Anspruch der Verkehrstopfer auf ausreichenden finanziellen Schutz zu entsprechen.

1) Errechnet bei den Deckungssummen: RM 500.000,-- Personenschäden, RM 50.000,-- Sachschäden und RM 20.000,-- Vermögensschäden für einen PKW (Eigenverwendung) mit 24,5 PS (vgl. S. 14 f. des Kraftfahrzeugtarifes 1938, abgedruckt im Deutschen Reichsanzeiger und Preussischen Staatsanzeiger Nr. 45 vom 23. Februar 1938, S. 4).

2) Dieser Betrag ist nach dem Unternehmenstarif 1968 der "Ver- einigten Haftpflichtversicherung" ermittelt worden (DM 247,-- unter Abzug von 50 % Schadenfreiheitsrabbt und 20 % tech- nischem "berschuß"). Die vergleichbaren Deckungssummen sind dabei sogar höher. Sie betragen jetzt für Sachschäden DM 100.000,-- gegenüber RM 50.000,-- beim Einheitstarif 1938.

A n h a n g

Die Verteilung technischer Überschüsse¹⁾ in den
Jahren 1954 - 1958²⁾

Kraftfahrthaftpflichtversicherung

Unternehmen	1954	1955	1956	1957	1958
-------------	------	------	------	------	------

I. Aktiengesellschaften

Aachen-Leipziger	-	5	5	-	-
Allianz	-	-	-	-	10
Bayerische Ver- sicherungsbank	-	-	-	-	10
Deutscher Herold	10	-	10	10	10
Feuervers.-Gesell.	-	-	10	-	-
Rheinland	-	-	-	-	10
Frankfurter	10	10	10	-	-
Gerling-Konzern	24	15	15	19	19
Hamburg-Bremer Feuer	-	-	-	10	-
Iduna-Germania	5	-	-	-	-
Leipziger Feuer	-	-	-	10	-
Magdeburger Feuer	-	7,5	-	-	-
Montan Selbstvers.- Gesellschaft	52	34	35	38	30
Motag	10	20	18	30	22
National	7	-	-	-	-
Nürnberger	5	10	-	-	-
Raiffeisendienst	10	5	5	10	20
Schweizerische	-	-	-	-	-
Winterthur	7,5	7,5	10	-	-
Victoria Feuer	-	5	-	-	-
Württemb. Feuer	10	5	-	-	10

Anzahl der ausschüt- tenden Gesellschaften	11	11	9	7	9
---	----	----	---	---	---

Gesamtzahl der Versiche- rungs-Aktiengesellschaften	45	46	47	52	55
--	----	----	----	----	----

1) In Prozenten zur Jahresnettoprämie ausgedrückt.

2) Zusammengestellt nach einer Statistik, die uns freundlicher-
weise vom Bundeswirtschaftsministerium überlassen wurde.

Fortsetzung:

Unternehmen	1954	1955	1956	1957	1958
-------------	------	------	------	------	------

11. Öffentlich-rechtliche
Versicherer

Badischer Gemeinde-ver- sicherungsverband	30	10	10	20	25
Bayerischer Versiche- rungsverband	-	-	-	10	10
Feuersozietät Berlin	10	7	-	-	-
Gemeinnützige Haftpfl. Vers.Anst.d.landw. u. forstw. Berufsgen., Darmstadt	40	30	30	30	30
Haftpfl. Vers.Anst.d. Braunsch. ldw. Berufsgen.	28	-	16	9	12
Hessen-Nassauische Ver- sicherungs-Anstalt	10	-	25	-	30
Lippische Landesbrand- vers.-Anstalt	25	15	15	30	25
Öffentl. Lebensvers.- Anst. Braunschweig	25	15	20	20	25
Öffentliche Lebens- vers.-Anstalt Olden- burg	20	-	20	25	25
Prov. Feuer, Düsseldorf	-	-	-	-	10
Prov. Leben Hannover	15	-	12	18	18
Prov. Leben Kiel	30	15	15	15	20
Prov. Leben Münster	-	-	-	-	-

Anzahl der ausschütten- den Gesellschaften	10	6	9	9	11
---	----	---	---	---	----

Gesamtzahl der öffentl.- rechtlichen Vers.-An- stalten	14	14	14	14	14
--	----	----	----	----	----

=====

Fortsetzung:

Unternehmen	1954	1955	1956	1957	1958
-------------	------	------	------	------	------

111. Versicherungsvereine
auf Gegenseitigkeit

Concordia Feuer	25	20	20	20	25
Feuerschadenverb.					
rhein.westf. / echen	30	30	30	30	30
Haftpflicht-Unter-					
stützungs-kasse					
kraftf. Beamter	30	30	30	25	30
Haftpflichtverband					
der Dt. Industrie	22	18	18	18	20
Kravag	10	7,5	-	-	-
Landw. Haftpfl.u.enf.-					
Vers. Karlsruhe	10	10	10	-	5
Landw. Haftpfl.Vers.-					
Verein Itzehoe	30	30	30	40	40
Landw. Vers Verein					
Münster	40	30	40	33,3	33,3
Mecklenbg. Hagel	25	15	15	15	15
Vereinigte Haftpflicht-					
sicherung Hannover	18	18	18	18	18
Vers.Verb. f. Gem. u.					
Gem. Verb. Köln	44	35	40	40	40
Vers.Verein d. Kraft-					
fahrlehrer	21	28	35	35	35
Vers.Verein d. Kraft-					
wagenbesitzer	7,5	-	-	-	-
Lürrtt. Gemeinde-Vers.					
Verein	12,5	25	25	30	30

Anzahl der ausschüt-					
tenden Gesellschaften	14	13	12	11	12

Gesamtzahl der Versiche-					
rungsvereine auf Gegen-					
seitigkeit	16	16	16	16	16

=====

beitragsermäßigung aus technischem Überschuß in der Kraftfahrt-
haftpflichtversicherung für alle Verträge, die das ganze Jahr 1960
bestanden haben, in Prozent des Jahresbeitrages¹⁾

Unternehmen	Ver- teilungs- art ²⁾	bei einem schadenfreien Verlauf von ... Jahren					
		0	1	2	3	4	5 6 und mehr
Aachen-Leipziger	III		5	0	0	10	20 30
Aachen u. Münchener							
Feuer	III		0	0	0	10	20 30
Adler Feuer	III		28	28	28	40	40 40
Adriatische	III		0	0	0	10	20 30
Agrippina	III		10	0	0	10	20 30
Alba Allgemeine	II		20	20	20	20	20 20
Albingia	III		10	0	0	10	20 30
Allianz	III		10	10	10	20	30 30
Badischer Gemeinde-							
Vers.-Verb.	II	36	46	46	46	46	46 46
Basler Feuer	III		0	0	0	10	20 30
Bayerischer Versiche-							
rungsverband	III		10	10	10	10	20 30
Bayerische Versiche-							
rungsbank	III		10	10	10	20	30 30
Berlinische Feuer	III		0	0	10	10	20 30
Brandaris	III		0	0	0	10	20 30
Colonia	III		0	0	0	10	20 30
Concordia Feuer	II		30	30	30	30	30 30
Condor	II		15	15	15	15	15 15
Deutsche Eisenbahnvers.-							
Kasse	II		28	28	28	28	28 28
Deutscher Herold	III		15	10	30	40	50 50
Deutscher Lloyd	III		0	0	0	10	20 30
Deutsche Sachvers.							
Eigenhilfe	III		0	0	0	10	20 30
Erste Allgemeine	III		10	10	10	20	30 30
Feuerschadenverb.							
rhein.-westf. Wechen	II	20	43	43	43	43	43 43
Feuersozietät Berlin	III		10	10	10	10	20 30

1) Vgl. Bundesanzeiger Nr. 236 vom 8. Dezember 1961

2) Methode 1: gleichmäßige Verteilung an alle Versicherungs-
nehmer

" II: gleichmäßige Verteilung an alle schadenfreien
Versicherungsnehmer

III: gestaffelte Verteilung nach der Dauer des
schadenfreien Verlaufs.

Fortsetzung:

Unternehmen	Verteilungsart	bei einem schadenfreien Verlauf von ... Jahren						
		0	1	2	3	4	5	6 und mehr
Verträge mit Schäden								
Feuervers.Anstalt								
Saarland	III		0	0	0	10	20	30
Frankfurter	III		10	10	10	20	30	30
Friedrich Wilhelm								
Magdeburger	III		10	10	10	20	30	30
Gemein. Haftpflicht.								
Vers.Anst. d. land- und forstw. Berufsgen.								
Darmstadt	II	23	40	40	40	40	40	40
Gerling-Konzern	III		10	10	10	20	30	30
Gladbacher Feuer	III		0	0	0	10	20	30
Gothaer Allgem.	II		15	15	15	15	15	15
Haftpfl.-Unterstützungskasse kraftf. Beamter	III	20	30	35	35	45	45	55
Haftpfl.Verb. d. Deutsch. Industrie	III		20	30	30	30	30	30
Haftpfl. Vers.Anst. d.Braunschw.landw. Berufsgenossenschaften	II	29	47	47	47	47	47	47
Hamburger Phönix	III		0	5	5	10	20	30
Helvetia	III		10	0	0	10	20	30
Hessen-Nassauische		10	30	30	40	40	40	40
Vers.Anst.	III							
Iduna-Germania	III		0	0	0	10	15	15
Interunfall	III		0	0	0	10	20	30
Kölnische Sachversicherung	II		12	12	12	12	12	12
KRAVAG	III		0	0	5	10	20	30
Landwirt. Haftpfl.-u. Unfallvers. Karlsruhe	III		10	5	10	20	30	30
Landw. Haftpfl.Vers. Verein Itzehoe	I	44	44	44	44	44	44	44
Landw. Vers.Verein Münster	II	15	35	35	35	35	35	35
Lippische Landesbrandvers.Anst.	III		20	20	20	30	40	50
Magdeburger Feuer	III		0	10	20	25	30	30
Mannheimer	III		0	0	0	10	20	40

Fortsetzung:

Unternehmen	Verteilungsart	bei einem schadenfreien Verlauf von ... Jahren						
		0	1	2	3	4	5	6 und mehr
Mecklenburgische	III		20	20	20	20	30	40
Münchener Verein	III		10	10	10	20	30	30
National	III		0	0	0	10	20	30
Nordstern	III		0	0	0	10	20	30
Nürnberger	III		10	0	0	10	20	30
Öffentl. Lebensvers. Braunschweig	III	10	28,5	28,5	28,5	37,75	47	47
Öffentl. Lebensvers. Anst. Oldenburg	II		20	20	20	20	20	20
Öffentl. Vers. Anst. Badischer Spark.	III		0	0	0	10	20	30
Provinz. Feuervers. Anst. Rheinprovinz	III		0	10	10	20	30	30
Provinz. Lebensvers. Hannover	III		20	15	10	20	30	40
Provinz. Lebensvers. Anst. Westf.	III		10	10	0	10	20	30
Provinz. Vers. Anst. Schl.-Holstein	II	10	35	35	35	35	35	35
Raiffeisen- u. Volksbanken-Vers.	III		15	30	30	30	30	30
Rheinland	III		0	0	10	10	20	20
Saarbrücker (SAVAG)	III		0	0	0	10	20	30
Saar-Union	III		0	0	0	10	20	30
Schlesische Feuer	III		10	5	0	10	20	30
Schweizerische Unfall Winterthur	III		0	0	0	10	20	30
Securitas	III		0	0	0	10	20	30
Thuringia	III		0	0	0	10	20	30
Transatlantische	III		0	0	0	10	20	30
Union und Rhein	III		0	0	0	10	20	30
Vereinigte Haftpfl. Hannover	III		23	20	20	25	35	45
Vers. Verein d. Kraftfahrl. fahrlehrer	III	23	40	40	40	50	50	55
Victoria Feuer	III		10	0	0	10	20	30
Württ. u. Badische Vereinigte	III		5	5	5	20	25	30
Württ. Feuer	III		0	0	0	10	20	30

Fortsetzung:

Unternehmen	Verteilungsart	bei einem schadenfreien Verlauf von ... Jahren						
		0	1	2	3	4	5	6 und mehr
Verträge mit Schäden								
Württ. Gemeindevers.								
Verein	II	48	58	65	55	55	55	55
Zenith	III		0	0	0	10	20	30
Zentraleuropäische	III		10	10	10	15	20	30
Zürich	III		0	0	0	10	20	30

=====

Literaturübersicht

- Alther, P.: Die Überschußbeteiligung im Versicherungsvertrag, Diss. Zürich Aarau 1947.
- Ammeter, H.: La théorie collective du risque et l'assurance des choses,
in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 54. Bd., 1954, S. 185 - 204.
- Ders.: Die Rückvergütung bei schadenfreiem Verlauf in der Motorfahrzeugversicherung,
in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 59. Bd., 1959, S. 207 - 216.
- Ders.: Risikotheoretische Grundlagen der Erfahrungstarifizierung,
in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 60. Bd., 1960, S. 183 - 217.
- Ders.: Das zweite internationale Kolloquium der ASTIN über versicherungsmathematische Probleme der Nicht-Lebensversicherung,
in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 61 Bd., 1961, S. 324 - 327.
- Ders.: Diskussionsbeitrag zu dem Vortrag von W.Sachs: Grenzen und Möglichkeiten der Mathematik in der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung,
in: Blätter der DGVM, Bd. VI, 1962/64, S. 14 - 15.
- Ders.: Grundlagen und Hauptprobleme der Sachversicherungsmathematik,
in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 65. Bd., 1965, S. 147 - 162.
- Ders.: Entwicklung und gegenwärtiger Stand der Sachversicherungsmathematik,
in: ZVersWiss, 54. Bd., 1965, S. 401 - 416.
- Anderson, O.: Probleme der statistischen Methodenlehre in den Sozialwissenschaften, Würzburg 1954.
- Arps, L.: Das subjektive Risiko,
in: Der Volkswirt, 6. Jg., 1952, S. 17 - 18 der Beilage zu Nr. 22 vom 31.5.1952.

- Ders.: Kraftverkehrsversicherung mit Prämienrückvergütung,
in: Der Volkswirt, 6. Jg., 1952, Nr. 37 vom 13.9.1952.
- Ders.: Prämien und Kosten,
in: Der Volkswirt, 7. Jg., 1953, H. 49, Sonderheft 25, Folge Versicherung, S. 11 - 13.
- Ders.: Wettbewerb um schadenfreie Fahrer,
in: Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 257 vom 3.11.1960.
- Ders.: Die Prämienrückgewähr in versicherungspolitischen und versicherungsgeschichtlicher Sicht,
in: VW, 21. Jg., 1966, S. 569 - 576.
- Bachmann, M.: Die Risikoprämie in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Karlsruhe 1968.
- Baehring, B.: Die Konkurrenz hat schon begonnen,
in: Handelsblatt, Nr. 92 vom 13./14.5.1960.
- Ders.: Bagatellschäden wiegen schwer,
in: Rheinischer Merkur, Nr. 41 vom 6.10.1961, S. 15.
- Baehring, B.: Sünder und Anfänger zahlen mehr,
in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 566.
- Bailey, R.A. -
Simon, L.J.: Two Studies in Automobile Insurance Rate-making,
in: ASTIN Bulletin, Vol. I, Part. IV, 1960.
- Banse, E.: Bleibt die Prämienrückvergütung in der Kfz.-Versicherung ?,
in: Die Versicherungspraxis 1952, S. 43.
- Bauer, R.: Die Versicherungsarten innerhalb der Kraftverkehrsversicherung, Diss. Nürnberg 1956.
- Baumgartner, D.: Zur Problematik der Tarifierung in der Feuerversicherung,
in: Schweizerische Versicherungszeitschrift, 20. Jg., 1952/53, S. 97 - 104.
- Beard, R.E.: Some statistical problems arising from the transactions of motor business,
in: Journal, Institute of Actuaries Students Society, 1964.

- Ders.: Statistics in motor insurance,
in: Policy Holder, Vol. 84, Nov. 4, 1966.
- Ders.: Some observations on no-claim bonus schemes
in motor insurance,
in: Berichte des 18. Internationalen Kongresses
der Versicherungsmathematiker München,
4. - 11. Juni 1968, Bd. II, Karlsruhe 1968,
S. 345 - 357.
- Beckmann, L.: Die betriebswirtschaftliche Finanzierung,
2. Aufl., Stuttgart 1956.
- Behrens, W.G.: Die Grundzüge der Kraftfahrzeugversicherung
in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland
unter besonderer Berücksichtigung der
Personenwagenversicherung,
in: Die Tarifbindung in der Kraftfahrzeugversicherung,
hrsg. von J.H. von Brunn, Köln und
Berlin 1956, S. 145 - 235.
- Benktander, G.: A Note of the Most " Dangerous " an Skewest
Class of Distributions,
in: ASTIN Bulletin, Vol. II, Part. II, 1963.
- Berg, W.: Beitragsrückvergütung in der Kfz.-Versicherung,
in: Die Versicherungspraxis 1955, S. 89 - 90.
- Bertsche, A.: Wagnis und " gerechte " Prämie in der privaten
Krankenversicherung, Weissenburg/Bayern
1948.
- Bichsel, F.: Erfahrungs-Tarifierung in der Motorfahrzeug-
haftpflicht-Versicherung,
in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer
Versicherungsmathematiker, 64. Bd.,
1964, S. 119 - 130.
- Bleymüller, J.: Ausgewählte Probleme der Straßenverkehrsstatistik
unter besonderer Berücksichtigung
deutscher Verhältnisse, München 1960.
- Bodes, L.: Verhältnis der Schäden und Verwaltungskosten
zu den Beitragseinnahmen in der Schaden- und
Unfallversicherung,
in: VersArch 1959, S. 13 - 40.
- Ders.: Geschäftsergebnisse 1957 - 1960 der privaten
deutschen Versicherungsunternehmen, Köln 1961.

- Ders.: Geschäftsergebnisse 1960 - 1964 der privaten deutschen Versicherungsunternehmen in der Feuer-, Einbruch-, Wasser-, Glas-, Sturm-, Unfall-, Haftpflicht- und Kraftverkehrsversicherung, Köln 1965.
- Börner, W.H.: Strukturwandel in der Kfz.-Rückversicherung, in: VW, 23. Jg., 1968, S. 564 - 567.
- Böttger, M.: Die Absatzfinanzierung von Kraftwagen und Krafträdern in Deutschland, Diss. München 1933.
- Bonifacio, G.: Ricera su taluni aspetti della responsabilit  del conducente negli incidenti stradali, in: Berichte des 18. Internationalen Kongresses der Versicherungsmathematiker München, 4. - 11. Juni 1968, Bd. II, Karlsruhe 1968, S. 367 - 378.
- Bormann, H.: Vorwort zu: Wolff, I. und Cuntz, P., Beitragsrückvergütung in der Kraftfahrthaftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung, Karlsruhe 1955, S. IX - XI.
- Ders.: Änderungen der Tarifbildung in der Kraftfahrtversicherung, insbesondere des Verfahrens der Beitragsermäßigung aus technischem Überschuß, in: VW, 18. Jg., 1963, S. 93 - 101.
- Bormann, H. -
Cuntz, P. -
Völker, E.G.: Die Neuordnung der deutschen Kraftfahrtversicherung, Frankfurt am Main 1961.
- Dies.: Die Neuordnung der deutschen Kraftfahrtversicherung, Ergänzungsband, Frankfurt am Main 1962.
- Bosonnet, G.: Haftpflicht- oder Unfallversicherung ? Ersatz der Haftpflicht des Motorfahrzeughalters durch eine generelle Unfallversicherung der Verkehrsoffer, Zürich 1965.
- Brae , P.: Schadenverhütung und Bedarfvorbeugung in der Sachversicherung, in: Die Praxis der Versicherungswirtschaft, Leipzig und Berlin 1936.
- Ders.: Feuerversicherung, in: Deutsche Versicherungswirtschaft, hrsg. von R. Lencer und P. Riebesell, Bd. V, Berlin 1936 - 1939, S. 53 - 80.

- Ders.: Wesen und Grenzen der " gerechten Prämie ",
in: ZVersWiss, 39. Bd., 1939, S. 35 - 46.
- Ders.: Prämienberechtigung aus wirtschaftswissen-
schaftlicher Sicht,
in: VersArch 1958, S. 257 - 268.
- Ders.: Versicherung und Risiko, Wiesbaden 1960.
- Ders.: Zur Theorie des " Bonus " in der Kraftfahrt-
Versicherung,
in: VW, 15. Jg., 1960, S. 425 - 428.
- Ders.: Über das Wettbewerbssystem der Versicherung,
in: Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur,
Festschrift für Alfred Müller-Armack, hrsg. von
F. Greiß und F.W. Meyer, Berlin 1961,
S. 29 - 41.
- Ders.: Einige theoretische Betrachtungen zum Problem
des Bonus in der Kraftfahrtversicherung,
in: ZVersWiss, 50. Bd., 1961, S. 275 - 291.
- Ders.: Zum Problem der " gleichartigen Bedrohung "
im Sinne der Versicherungsdefinition von Alfred
Manes,
in: ZVersWiss, 52. Bd., 1963, S. 313 - 317.
- Ders.: Betriebswirtschaftliche Gedanken zur Risiko-
theorie und Schwankungsrückstellung, Berlin
1965.
- Braun, G.: Tarifierungsprobleme in der Kraftverkehrsver-
sicherung in Deutschland und anderswo,
in: VW, 22. Jg., 1967, S. 227 - 229.
- Brass, A.: Die Beitragsrückgewähr in der Versicherung,
in: Deutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 390, Mor-
genausgabe vom 22.8.1937.
- Ders.: Zeitgemäße Prämienpolitik,
in: Deutscher Volkswirt, Sonderheft zur Aus-
gabe vom 15.10.1937.
- Ders.: Der " Fehlbetragsausgleich " in der VOPR Nr.
7/52 § 2 Abs. 3,
in: ZfV, 3. Jg., 1952, S. 191 - 192.
- Bremkamp, H.: Gründe für die Prämienhöhung in der Kraft-
verkehrsversicherung,
in: VW, 5. Jg., 1950, S. 406 - 407.

- Brügelmann, E.: Beitragsrückgewähr und Beitragsrückgewähr-Rückstellung in der Nicht-Lebensversicherung,
in: Pröles, E.R. und Thüsen, E. von der,
Die versicherungstechnischen Rückstellungen
im Steuerrecht, Berlin 1941, S. 121 - 137
(2. Aufl., Karlsruhe 1954).
- Brugger, W.: Der unbequeme Großstadttarif in der Kraft-
verkehrsversicherung,
in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 22 - 26.
- Ders.: Die Struktur des Kraftfahrt-Versicherungs-
tarifs,
in: VW, 22. Jg., 1967, S. 204 - 211.
- Brunn, J.H.
von (Hrsg.): Die Tarifbindung in der Kraftfahrzeugver-
sicherung, Köln und Berlin 1956.
- Brunn, J.H.
von: Preisbindung und Preisfreiheit in der Kraft-
fahrzeugversicherung,
in: Die Tarifbindung in der Kraftfahrzeug-
versicherung, hrsg. von Brunn, J.H., Köln
und Berlin 1956, S. 11 - 66.
- Büchner, F.: Grundriß der Individualversicherung, 5. Aufl,
Karlsruhe 1966.
- Bühler, W.: Der Grundsatz der gleichmäßigen Behandlung
der Versicherten, Diss. Tübingen 1959.
- Bühlmann, H.: Optimale Prämienstufensysteme,
in: Mitteilungen der Vereinigung schweize-
rischer Versicherungsmathematiker, 64. Bd.,
1964, S. 193 - 214.
- Ders.: Kollektive Risikotheorien,
in: Mitteilungen der Vereinigung schweize-
rischer Versicherungsmathematiker, 67. Bd.,
1967, S. 19 - 30.
- Bundesaufsichts-
amt für das Ver-
sicherungs- und
Bausparwesen
(Hrsg.): Geschäftsbericht 1962, Berlin 1963,
Geschäftsbericht 1963, Berlin 1964,
Geschäftsbericht 1964, Berlin 1965,
Geschäftsbericht 1966, Berlin 1967,
Geschäftsbericht 1967, Berlin 1968.

- Castan, E.: Gewinn,
in: HWB, Bd. II, 3. Aufl. Stuttgart 1958,
Sp. 2327 - 2332.
- Chabrowski, S.: Kraftverkehrsversicherung unter der Lupe,
in: ZfV, 8. Jg., 1957, S. 672.
- Crane, F.G.: Automobile Insurance Rate Regulation,
Columbus, Ohio 1962.
- Cresswell, W.L. -
Frogatt, P.: The Causation of Bus Driver Accidents, Ox-
ford University Press 1963.
- Cuntz, P.: Neuer Einheitstarif für Kraftfahrtversiche-
rungen, 1950,
in: VW, 5. Jg., 1950, S. 351 - 354.
- Ders.: Europäische Kraftverkehrs-Versicherungs-
Tarife,
in: VW, 10. Jg., 1955, Sonderbeilage zu Nr. 4,
S. I - IV.
- Ders.: Bonus,
in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958, Sp. 378 - 381.
- Ders.: Kraftfahrtversicherung,
in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958,
Sp. 1141 - 1144.
- Ders.: Die Liberalisierung in der Kraftverkehrsver-
sicherung,
in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 61 - 66.
- Danner, M.: Technische Probleme in der Kraftverkehrsver-
sicherung,
in: ZVersWiss, 57. Bd., 1968, S. 537 - 572.
- David, E.W.: Öffentlichkeitsarbeit,
in: HdV, Bd. 2, Darmstadt 1958, Sp. 1500 -
1506.
- Delaporte, P.: Un problème de tarification de l'assurance
accidents d'automobiles examiné par la
statistique mathématique, Transactions of the
International Congress of Actuaries, Brüssel
1960.
- Ders.: Quelques conclusions du Colloque sur Bonus
pour non sinistre et sur la survenance des
accidents d'automobiles ?,
in: Bulletin Trimestriel de l'Institut des
Actuaires Français, Paris, Decembre 1959.

- Ders.: Sur l'efficacité des critères de tarification de l'assurance contre les accidents d'Automobiles,
in: ASTIN Bulletin, Vol. II, Part. I, 1962.
- Denffer, H. von -
Pfeiffer, Ch. -
Plath, W. -
Tosberg, A.: Risikobewertung,
in: HdV, Bd. 2, Darmstadt 1958, Sp. 1744 - 1752.
- Derron, M.: Mathematische Probleme der Automobilversicherung,
in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 62. Bd., 1962, S. 103 - 124.
- Ders.: Modellbetrachtungen zur Bonustheorie,
in: ZVersWiss, 51. Bd., 1962, S. 371 - 381.
- Ders.: Kreditibilität im Versicherungswesen,
in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 65. Bd., 1965, S. 45 - 54.
- Ders.: Actuarial Studies on Motorinsurance in Europe and North America,
in: Berichte des 18. Internationalen Kongresses der Versicherungsmathematiker München, 4. - 11. Juni 1968, Bd. II, Karlsruhe 1968, S. 405 - 414.
- Dickerhoff, H.: Formen, Gestaltung und Problematik der vom Schadenverlauf abhängigen Prämienrückvergütung in der Schadenversicherung, Diss. Frankfurt am Main 1959.
- Dirkes, H.: Besondere Tarifbestimmungen über die feste Beitragsermäßigung,
in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 1002.
- Douffet, H.: Die Statistik im Versicherungsbetrieb,
in: Die Praxis der Versicherungswirtschaft, H. 12, Leipzig und Berlin 1938.
- Durst, E.: Das Prämienproblem in der Kraftfahrzeugversicherung,
in: ZfV, 2. Jg., 1951, S. 324 - 325.
- Eckert, R.: Beiträge zur Schätzung des jährlichen durchschnittlichen Schadensbetrages in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Wintherthur 1957.

- Ehrenzweig, A.: Nochmals: Rechtsgültigkeit der Bonusverordnung,
in: VW, 11. Jg., 1956, S. 33 - 35.
- Eickstädt, K.: Nachmeldung von Bagatellschäden,
in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 877.
- Elbertzhagen,
R.: Keine Kavaliers auf Parkplätzen ?
Fahrerflucht nach leichten oder schweren
Blebschäden,
in: Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 213 vom
13.9.1961.
- Ders.: Die honorierte Unfallflucht,
in: Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 214 vom
14.9.1961.
- Enge, H.G.: Risikogerechtigkeit der Prämien in der Kfz.-
Versicherung,
in: VW, 10. Jg., 1955, S. 368 - 370.
- Falter, E. -
Hoffmann, R. -
Tosberg, A.: Prämie,
in: HdV, Bd. 2, Darmstadt 1958, Sp. 1601 -
1616.
- Farny, D.: Die Versicherungsmärkte, Berlin 1961.
- Ders.: Produktions- und Kostentheorie der Versiche-
rung, Karlsruhe 1965.
- Fech: Prämienrückgewähr in der Kraftfahrzeugver-
sicherung,
in: Deutsche Versicherungspresse 1930,
S. 527 - 528.
- Feyock, H.: Aktuelle Aufgaben und Probleme der Kraftver-
kehrsversicherung,
in: VW, 18. Jg., 1963, S. 876.
- Finke, E.
(Hrsg.): Handwörterbuch des Versicherungswesens,
Bd. 1 und 2, Darmstadt 1958.
- Finke, G.: Kraftverkehrsversicherung,
in: Die Versicherung, Bd. IV, Wiesbaden
1962 - 1964, Studienplan F III 3, S. 1 - 32.

- Finke, G. -
Weidemann, H.: Kraftverkehrsversicherung,
in: Die Versicherung, Bd. IV, Wiesbaden
1962 - 1964, Studienplan F III 3, S. 33 - 78.
- Floegel, J. -
Hartung, F. -
Jagusch, H.: Straßenverkehrsrecht, 17. Aufl., München
1968.
- Franckx, E.: Théorie du bonus,
in: ASTIN-Bulletin, Vol. I, Part. III, 1960.
- Frenzl, M.: Binnentransportversicherung,
in: VersLex, 2. Aufl., Berlin 1924,
Sp. 366 - 369.
- Ders.: Franchise,
in: VersLex, 3. Aufl., Berlin 1930, Sp. 585.
- Frey, E.: Maßnahmen der Schadenverhütung,
in: Deutsche Versicherungswirtschaft, hrsg.
von R. Lencer und P. Riebesell, Bd. V.,
Berlin 1936 - 1939, S. 37 - 52.
- Frey, P.: Gibt es eine Rechtspflicht zur Gleichbehand-
lung der bei einer Versicherungs-Aktienges-
ellschaft Versicherten ?, Stuttgart 1959.
- Frick, E.: Das ABC der Prämienrückvergütung in der
Kraftfahrtversicherung,
in: ZfV, 5. Jg., 1954, S. 330 - 331.
- Fritz, E.: Beitragsgerechtigkeit in der Privatversiche-
rung vom Standpunkt der Aufsichtsführung,
in: VersArch 1958, S. 269 - 290.
- Fromm, G.E.: Versicherungsentgelt und Gefahrengemeinschaft,
in: Die Bank, Berlin, Nr. 16 vom 21.4.1937,
S. 540 - 544.
- Gädtgens, H.: Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuer und
der Versicherungsgrundlagen,
in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 289 - 290.
- Gerlach, W.
(Hrsg.): Das Marktproblem in der deutschen Kraftver-
kehrsversicherung, Berlin 1958.
- Gerlach, W.: Kraftfahrzeugversicherung,
in: Deutschen Versicherungswirtschaft, hrsg.
von R. Lencer und P. Riebesell, Bd. V,
Berlin 1936 - 1939, S. 221 - 236.

- Ders.: Zur Lage der Kraftverkehrs-Versicherung,
in: VW, 1. Jg., 1946, S. 9 - 12.
- Ders.: Sonderstellung der Kraftverkehrsversicherung,
in: VW, 3. Jg., 1948, S. 105 - 106.
- Ders.: Kfz.-Versicherung und Preisbehörde,
in: VW, 4. Jg., 1949, S. 169 - 171.
- Ders.: Zur Rückvergütung bei schadenfreiem Verlauf
in der Kfz.-Versicherung,
in: VW, 5. Jg., 1950, S. 111 - 112.
- Ders.: Kraftverkehrsversicherung mit Bonus oder
Prämienermäßigung ?,
in: Der Volkswirt, 6. Jg., 1952, S. 39 f.
der Beilage zu Nr. 22 vom 31.5.1952.
- Ders.: Die Tarifbindung in der Kraftfahrzeugversicherung,
in: VW, 11. Jg., 1956, S. 638 - 640.
- Ders.: Entwicklung der deutschen Kraftverkehrs-
(Kraftfahrt) Versicherung,
in: Das Marktproblem in der deutschen Kraft-
verkehrsversicherung, hrsg. von W. Gerlach,
Berlin 1958, S. 11 - 24.
- Gesamtverband
der Versicherungs-
wirtschaft
e.V. (Hrsg.): Geschäftsberichte 1951/52 bis 1967/68,
Karlsruhe 1952 ff.
- Giersch, H.: Allgemeine Wirtschaftspolitik, Bd. I,
Wiesbaden 1960.
- Giese, H.-G.: Ein Überblick über die Arbeit der Bundesver-
sicherungsanstalt für Angestellte, VersArch
1958, S. 291 - 298.
- Goll, H.P.: Handbuch der Lebensversicherung, 3. Aufl.,
Karlsruhe 1965.
- Goos, S.: Auslese des subjektiv schlechten Kraftfahr-
zeug-Geschäftes,
in: VW, 21. Jg., 1966, S. 740 - 741.
- Grevemeyer, E.: Risikoversicherung,
in: HdV, Bd. 2, Darmstadt 1958, Sp. 1752 -
1754.

- Grubmann, F.: Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
2. Aufl., Wien 1968.
- Gruss, W.: Allgemeine Versicherungslehre, Bern 1962.
- Gülker, P.: Vorwort,
in: Das Marktproblem in der deutschen Kraft-
verkehrsversicherung, hrsg. von W. Gerlach,
Berlin 1958, S. 9 - 10.
- Günther, W.: Kraftfahrt- oder Kraftverkehrsversicherung,
in: VW, 5. Jg., 1950, S. 393.
- Gürtler, F.: Der Prämienzuschlag für " Bonus " in der
Kraftfahrt-Versicherung,
in: VW, 15. Jg., 1960, S. 494 - 498.
- Ders.: Ist im Versicherungsbetrieb eine Kostenrech-
nung notwendig und möglich ?,
in: VW, 17. Jg., 1962, S. 753 - 755.
- Ders.: Vorschläge zur Kostenrechnung im Versiche-
rungsbetrieb unter dem Aspekt der Wirtschaft-
lichkeit,
in: VW, 17. Jg., 1962, S. 802 - 805.
- Gürtler, M.: Das Risiko des Zufalls im Versicherungsbe-
trieb,
in: ZVersWiss, 29. Bd., 1929, S. 211 - 236
und S. 292 - 326.
- Ders.: Das subjektive Risiko,
in: Deutsche Versicherungswirtschaft, hrsg.
von R. Lencer und P. Riebesell, Bd. II,
Berlin 1936 - 1939, S. 207 - 214.
- Ders.: Kalkulation und Preispolitik,
in: Deutsche Versicherungswirtschaft, hrsg.
von R. Lencer und P. Riebesell, Bd. II,
Berlin 1936 - 1939, S. 245 - 292.
- Ders.: Die Kalkulation der Versicherungsbetriebe,
2. Aufl., Berlin und Frankfurt am Main 1958.
- Ders.: Betriebswirtschaftliche Probleme des Ver-
sicherungswesens, Wiesbaden 1959.
- Ders.: Das subjektive Risiko in der Motorfahrzeug-
versicherung,
in: ZVersWiss, 49. Bd., 1960, S. 203 - 223.

- Ders.: Einführung in die Kalkulation der Versicherungsbetriebe, Karlsruhe 1961.
- Ders.: Der Bonus als Mittel zur Erfassung des subjektiven Risikos,
in: ZVersWiss, 50. Bd., 1961, S. 15 - 47.
- Ders.: Der Bonuszuschlag,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 539 - 546.
- Ders.: Gedanken zur Autoversicherung,
in: Schweizerische Versicherungszeitschrift, 29. Jg., 1961/62, S. 97 - 108.
- Ders.: Die Arbeit des Versicherungsbetriebes,
in: Die Versicherung, Bd. II, Wiesbaden 1962 - 1964, Studienplan C II, S. 1 - 208.
- Ders.: Der optimale Bonus,
in: ZVersWiss, 51. Bd., 1962, S. 1 - 51.
- Ders.: Selektion und Antiselektion in der Versicherungswirtschaft,
in: Zeitschrift für Betriebswirtschaft, 32. Jg., 1962, S. 605 - 614.
- Ders.: Das " subjektive " Risiko im Versicherungswesen, besonders in der Kraftfahrzeug-Versicherung,
in: ZVersWiss, 52. Bd., 1963, S. 1 - 18.
- Ders.: Statistische Untersuchungen über die Schadenfrequenzen in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
in: VW, 18. Jg., 1963, Sonderbeilage zu Nr.12, S. I - VI und zu Nr. 13, S. I - VII.
- Ders.: Bonus oder Malus ?,
in: ZVersWiss, 52. Bd., 1963, S. 231 - 263.
- Ders.: Einführung in die Betriebswirtschaftslehre der Versicherung, Stuttgart 1964.
- Ders.: Initialverluste in der Kraftfahrzeugversicherung,
in: VW, 19. Jg., 1964, Sonderbeilage zu Nr.14 vom 15.7.1964, S. I - V.
- Gutenberg, E.: Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre, Ed. 2, 11. Aufl., Berlin, Heidelberg und New York 1968.
- Haasen, U.: Das Recht auf den Überschuß bei den privaten Versicherungsgesellschaften, Stuttgart 1955.

- Hafferberg, R.: " Primitive Preispolitik ? " Zur Kalkulation der Versicherungsprämien,
in: Die Bank, 28. Jg., 1935, S. 1521 - 1526.
- Ders.: Versicherungsgerechtigkeit,
in: Die Bank, 30. Jg., 1937, S. 1210 - 1214.
- Hahn, O.: Der Skonto in der Wirtschaftspraxis,
Frankfurt am Main 1962.
- Harting, G.: Klassifizierung,
in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958,
Sp. 1088 - 1091.
- Hax, K.: Möglichkeiten und Grenzen des Betriebsvergleichs in der Versicherungswirtschaft,
in: Vers-Arch 1942/43, S. 392 - 402.
- Ders.: Grundlagen des Versicherungswesens, Wiesbaden 1964.
- Ders.: Grundlagen der Betriebsunterbrechungsversicherung, 2. Aufl., Köln und Opladen 1965.
- Heidefuß, H.: Die Staffelprämie - ein Rückschritt in der Entwicklung,
in: ZfV, 13. Jg., 1962, S. 72 - 74.
- Hein, M.: Konkurrenzpreisbildung in der Kraftverkehrsversicherung ?,
in: VW, 10. Jg., 1955, S. 366 - 367.
- Heinrich, E.C.: Der gute Autofahrer wird belohnt,
in: Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung vom 3./4. Februar 1962.
- Heinrichs, H.: Warum ein Zwangskartell der Kraftfahrtversicherung in sozialer Marktwirtschaft, Diss.
Köln 1955.
- Ders.: Liberalisierte Kraftverkehrsversicherung im Wettbewerb,
in: Versicherungsstudien, Veröffentlichungen der Kölner Versicherungswissenschaftlichen Vereinigung e.V., hrsg. von H.G. Lobscheid, Berlin 1962, H. 5/6, S. 103 - 118.
- Henne, H.: Beurteilung der Gefahren bei der Feuerversicherung, 4. Aufl., Berlin 1929.
- Henning, W.: Beitragserhöhung für schadenreiche Wagnisse in der Kraftverkehrsversicherung - Malus -,
in: VW, 17. Jg., 1962, S. 246 - 247.

- Henzler, R.: Betriebswirtschaftliche Hauptfragen des Genossenschaftswesens, Stuttgart und Berlin, 1939.
- Ders.: Betriebswirtschaftliche Probleme des Genossenschaftswesens, Wiesbaden 1962.
- Herlt, R.: Geschenke an den Kraftfahrer,
in: Die Welt, Nr. 120 vom 23.5. 1960.
- Herold, O.: Einheitsversicherung,
in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958, Sp. 509 - 510.
- Hertel, H.: Gedanken zur geplanten Prämienerhöhung,
in: ZfV, 19. Jg., 1968, S. 598 - 599.
- Herzfelder, E.: Warenkreditversicherung,
in: VersLex, 3. Aufl., Berlin 1930,
Sp. 1816 - 1820.
- Höfer, K.: Mehrheitsnachlaß in der Kraftverkehrsversicherung,
in: VW, 6. Jg., 1951, S. 398 - 399.
- Ders.: Das subjektive Risiko in der Kraftverkehrsversicherung,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 69 - 70.
- Huber, P.J.: Neuere Fortschritte in der Theorie der Bayes'schen Statistik,
in: Mitteilungen der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 65. Bd., 1965, S. 163 - 171.
- Hueck, A.: Gesellschaftsrecht,
13. Aufl., München und Berlin 1965.
- Hundhausen, C.: Public Relations,
in: HdSw, 8. Bd., Stuttgart, Tübingen und Göttingen 1964, S. 653 - 658.
- Jaeger, H.: Prämienrückvergütung in der Kraftfahrtversicherung,
in: ADAC-Motorwelt, München, Oktober 1953.
- Jannott, K.: Automobil-Unfall- und Haftpflichtversicherung,
in: ZVersWiss, 30. Bd., 1930, S. 153 - 167.
- Ders.: Kraftfahrzeughaftpflicht-Recht und Versicherung im In- und Ausland, Berlin 1937.

- Ders.: Kraftfahrversicherung,
in: HDSW, 6. Bd., Stuttgart, Tübingen und
Göttingen 1959, S. 222 - 231.
- Jenson, H.: Kommentar zu den Rechnungslegungsvorschriften der Versicherungsunternehmen für die Geschäftsjahre ab 1955, Berlin 1956.
- Johnson, N.L. und Garwood, F.: An analysis of the Claims Record of a Motor Insurance Company, Journal of the Institute of Actuaries, 1957, Vol. 83, Part III.
- Junge, F.: Kuxe,
in: HWB, Bd. III, Stuttgart 1960,
Sp. 3645 - 3648.
- Karten, W.: Grundlagen eines risikogerechten Schwankungsfonds für Versicherungsunternehmen, Berlin 1966.
- Kellerer, H.: Statistik im modernen Wirtschafts- und Sozialleben, Hamburg 1960.
- Kemperdiek, W.: Zur Frage der risikogerechten Prämie in der Kraftverkehrs-Haftpflichtversicherung,
in: VW, 19. Jg., 1964, S. 298 - 299.
- Knoll, H.: Marktregelnde Abreden in der Sachversicherung,
in: VW, 4. Jg., 1949, S. 25 - 26.
- Koch, P.: Neuregelung der K - Haftpflichtversicherung,
in: VW, 20. Jg., 1965, S. 1303 - 1306.
- Köthnig, G.-J.: Gedanken zur Bonus-Verordnung,
in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 14 - 17.
- Kramer, P.: Nochmals: Die Teilkaskoversicherung und der SFR,
in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 189.
- Ders.: Die Bindung des Schadenfreiheitsrabatts an die Person des Versicherungsnehmers,
in: VW, 22. Jg., 1967, S. 716 - 717.
- Krasensky, H.: Rabatte und Boni,
in: HWB, Bd. III, 3. Aufl., Stuttgart 1960,
Sp. 4519 - 4524.
- Krieger, M.: Nochmals: Automobilclubs,
in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 161 - 162.

- Krohn, H.: Die Kraftfahrzeugprämie heute,
in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 813 - 814.
- Ders.: Rückvergütung in der Kfz.-Versicherung
bisher und jetzt,
in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 76.
- Ders.: Risiko und Prämie,
in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 367 - 368.
- Kupper, J.: Wahrscheinlichkeitstheoretische Modelle
in der Schadenversicherung, Teil I: Die
Schadenzahl,
in: Blätter der DGVM, Bd. V, 1960/62,
S. 451 - 503.
- Ders.: Wahrscheinlichkeitstheoretische Modelle in
der Schadenversicherung, Teil II: Schaden-
höhe und Totalschaden,
in: Blätter des DGVM, Bd. VI, 1962/64,
S. 95 - 130.
- Ders.: Bericht über das 6. ASTIN - Kolloquium,
27. - 30. September 1966 in Arnheim (Holland),
in: Blätter des DGVM, Bd. VIII, 1966/67,
S. 397 - 403.
- Lahrman, F.O.: Annahmepflicht und Beschränkung des Arbeits-
gebietes in der Kraftfahrt-Versicherung,
in: VW, 20. Jg., 1965, S. 339.
- Lanteli, G.: Novelties in Swedish Automobile Insurance
Rating,
in: ASTIN-Bulletin, Vol. II, Part. I, 1962.
- Lasheras -
Sanz, A.: El metodo experimental de tarificación en el
seguro obligatorio de responsabilidad de
vehiculos de motor,
in: Berichte des 18. Internationalen Kongres-
ses der Versicherungsmathematiker München,
4. - 11. Juni 1968, Bd. II, Karlsruhe 1968,
S. 495 - 509.
- Laninger, A.: Börse,
in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958, Sp. 372 -
377.
- Linhardt, H.: Die Vertragspflege der Banken und Versiche-
rungen,
in: Zeitschrift für handelswissenschaftliche
Forschung, 14. Jg., Neue Folge 1962,
S. 302 - 310.

- Linko, H.: Das Risiko in der Feuerversicherung. Eine betriebswirtschaftliche Untersuchung, Diss. Wien (Hochschule für Welthandel) 1954.
- Lippert, H.: Die gerechte Prämie in der Versicherung, in: Wirtschaft und Arbeit, H. 1 vom Januar 1937, S. 4 - 7 mit Nachtrag H. 10 vom Oktober 1937.
- Lobscheid, H.G.: Beitragsrückgewähr und Gegenseitigkeit, in: ZfV, 5. Jg., 1954, S. 530 - 531.
- Lochmaier, K.: Das versicherungstechnische Risiko als Problem der versicherungsbetrieblichen Preispolitik, in: VersArch 1955, S. 411 - 429.
- Lötsch, H.: Die Risikobeschränkungen, Hamburg 1935.
- Louis, O.: Beiträge zur kollektiven Risikotheorie, Diss. Bern 1968.
- Lundberg, F.: Approximerad framställning av sannolikhetsfunktionerna. Aterförsäkring av kollektivrisiker, Diss. Uppsala 1903.
- Lundberg, O.: On Random Processes and Their Application to Accident and Sickness Statistics, Diss. Uppsala 1940.
- Mählmann, H.: Prämienrückgewähr, Prämienrückerstattung, in: HdV, Bd. 2, Darmstadt 1958, Sp. 1626 - 1629.
- Mahr, W.: Einführung in die Versicherungswirtschaft. Allgemeine Versicherungslehre, 2. Aufl., Berlin 1964 (1. Aufl. 1951).
- Manes, A.
(Hrsg.): Versicherungslexikon, 2. Aufl., Berlin 1924.
- Ders.: Versicherungslexikon (VersLex), 3. Aufl., Berlin 1930.
- Manes, A.: Versicherungswesen, Bd. 2, 4. Aufl., Leipzig und Berlin 1924.
- Ders.: Versicherungswesen, Bd. 1, 5. Aufl., Leipzig und Berlin 1930.
- Ders.: Geschäftsgewinn, in: VersLex, Sp. 646 - 651.

- Ders.: Klassifizierung,
in: VersLex, Sp. 860 - 864.
- Markham Kahn, P.: A survey of some recent developments in
credibility theory and experience rating
from the Bayesian viewpoint,
in: Berichte des 18. Internationalen Kon-
gresses der Versicherungsmathematiker
München, 4. - 11. Juni 1968, Bd. II, Karls-
ruhe 1968, S. 473 - 479.
- Marquart, H.: Das objektive Risiko,
in: Deutsche Versicherungswirtschaft, hrsg.
von R. Lencer und P. Riebesell, Bd. II,
Berlin 1936 - 1939, S. 195 - 224.
- Martinoli, S.: Die Autokasko-Versicherung in Theorie und
Praxis, Diss. Weinfelden 1930.
- Ders.: Die Rückvergütung bei schadenfreiem Verlauf,
in: Das Versicherungsarchiv, 2. Jg.,
1931/32, H. 1, S. 43 - 69.
- Ders.: Kritische Würdigung der bestehenden Tarif-
systeme in der Automobilversicherung,
in: Assekuranz-Jahrbuch, 54. Bd., 1934,
S. 3 - 33.
- Mayerhofer, G.: Psychotechnik im Versicherungswesen,
in: Assekuranz-Jahrbuch, 52. Bd., 1933,
S. 57 - 82.
- Mehring, J.: Zur Tarifstruktur in der Kraftfahrtversiche-
rung,
in: VW, 15. Jg., 1960, S. 315 - 318.
- Mehring, J.: Zur Tarifstruktur in der Kraftfahrtversiche-
rung,
in: VW, 15. Jg., 1960, S. 315 - 318.
- Ders.: Zur Bonustheorie in der Kraftfahrtversiche-
rung,
in: VW, 15. Jg., 1960, S. 594 - 595.
- Ders.: Strukturprobleme der Kraftfahrt-Haftpflicht-
versicherung,
in: Blätter der DGVM, Bd. V, 1960/62,
S. 43 - 54.
- Ders.: Die künftige Entwicklung des PKW-Bestandes
im Bundesgebiet,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 142 - 143.

- Ders.: Die Schadenstruktur in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung von Personenwagen
in: Blätter der DGVM, Bd. VI, 1962/64,
S. 23 - 41.
- Ders.: Ergebnisse einer Stichprobenuntersuchung
in der deutschen Kraftfahrt-Haftpflichtver-
sicherung,
in: Transactions of the 17th. International
Congress of Actuaries, Edinburgh, 1964,
S. 592 - 603.
- Ders.: Ein mathematisches Hilfsmittel für Statistik
und Tarifrager in der Kraftfahrtversiche-
rung,
in: Blätter der DGVM, Bd. VII, 1964/66,
S. 111 - 126.
- Ders.: Über den Einfluß des Anfängerrisikos auf das
Tarifmerkmal der Schadenfreiheit in der
Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung,
in: Berichte des 18. Internationalen Kongres-
ses der Versicherungsmathematiker München,
4. - 11. Juni 1968, Bd. II, Karlsruhe 1968,
S. 551 - 560.
- Merz, W.G.: Zur Ermittlung der wagnistreuen Prämie für
die Betriebsunterbrechungsversicherung,
Weißenburg/Bayern 1952.
- Meyer, E.: Neuordnung der Prämienrückvergütung und des
Kfz.-Einheitstarifs,
in: VW, 8. Jg., 1953, S. 455 - 457.
- Ders.: Möglichkeiten einer vollständigen oder teil-
weisen Aufhebung der Preisvorschriften in
der deutschen Kraftverkehrsversicherung,
in: Das Marktproblem in der deutschen Kraft-
verkehrsversicherung, hrsg. von W. Gerlach,
Berlin 1958, S. 25 - 78.
- Ders.: Die gerechte Prämie in der Kfz.-Versiche-
rung,
in: Der Volkswirt, 13. Jg., 1959,
S. 490 - 493.
- Ders.: Die Kraftfahrtversicherung - gestern, heute
und morgen,
in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 693 - 698.

- Meyer, E. -
Jacobi, E. -
Stiefel, E.C.: Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr, Bd. I - III, Bad Godesberg und Frankfurt am Main 1961.
- Meyer, H.B.: Die amerikanische Kfz.-Versicherung aus der Sicht des VN,
in: VW, 17. Jg., 1962, S. 774 - 775.
- Möller, H.: Rechtsungültigkeit der Bonusverordnung (Auszug),
in: ZfV, 6. Jg., 1955, S. 659 - 661.
- Ders.: Danaergeschenk der Kraftfahrtversicherer,
in: ADAC-Motorwelt, 1955, S. 193.
- Ders.: Rechtsgutachten über die Rechtsgültigkeit der Verordnung PR 13/54 über Beitragsermäßigungen in der Kraftfahrthaftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung,
in: Die Tarifbindung in der Kraftfahrzeugversicherung, hrsg. von J.H. von Brunn, Köln und Berlin 1956, S. 67 - 110.
- Ders.: Moderne Theorien zum Begriff der Versicherung und des Versicherungsvertrages,
in: ZVersWiss, 51. Bd., 1962, S. 269 - 289.
- Moldenhauer, P.: Was ist " gerechte Prämie ? ", Vortrag auf der Hauptversammlung des Deutschen Versicherungs-Schutzverbandes e.V. am 22.4.1937 in Berlin (unveröffentlicht).
- Molinaro, L.: Qualche rilievo sull'incidenza del costo assicurativo della R.C.A. e sulla dipendenza dal tipo di avvenimento,
in: Berichte des 18. Internationalen Kongresses der Versicherungsmathematiker München, 4. - 11. Juni 1968, Bd. II, Karlsruhe 1968, S. 579 - 591.
- Müller-Lutz,
H.-L.: Grundbegriffe der Versicherungs-Betriebslehre, Bd. 2, Einführung in das Rechnungswesen des Versicherungsbetriebes, Karlsruhe 1965.
- Münnich, K.-H.: Nochmals: Bonus und Rückvergütung nach § 4 der VO PR 15/59,
in: ZfV, 12. Jg., 1961, S. 308.
- Muth, W.: BMW diskutiert die Kfz.-Versicherung,
in: ZfV, 3. Jg., 1952, S. 279 - 280.

- Ders.: Der Bonus in der Kraftfahrt-Versicherung,
in: ZfV, 3. Jg., 1952, S. 227 - 228.
- Ders.: Reformwünsche für die Kfz.-Versicherung,
in: ZfV, 5. Jg., 1954, S. 166 - 167.
- Ders.: Kritik am Bonus in der Kfz.-Versicherung,
in: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg,
vom 11.6.1955.
- Ders.: Die Prämienrückvergütung für 1954 in der
Kraftfahrtversicherung,
in: Wirtschafts-Correspondent vom 19.1.1956.
- Ders.: Schadensbeeinflussende Faktoren in der Kfz.-
Versicherung,
in: ZfV, 8. Jg., 1957, S. 434.
- Ders.: Neuregelung in der Kraftfahrzeugversiche-
rung,
in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 328 - 329.
- Ders.: Der Verlauf der Kfz.-Versicherung in den eu-
ropäischen Staaten,
in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 832 - 834.
- Ders.: Die Entwicklung der kfz.-Unternehmenstarife,
in: ZfV, 16. Jg., 1965, S. 441 - 443.
- Ders.: Straßenverkehrsunfälle und Unfallverhütung,
in: ZfV, 17. Jg., 1966, S. 791 - 793.
- Ders.: Die Kraftfahrt-Versicherung in Europa,
in: ZfV, 17. Jg., 1966, S. 903 - 906.
- Ders.: Allgemeine Schadens- und Unfallverhütung in
der Kfz.-Versicherung,
in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 29.
- Ders.: Fahrer-Prämien als Anreiz zur Schadensver-
hütung,
in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 479 - 480.
- Ders.: Malus 1969,
in: ZfV, 19. Jg., 1968, S. 223.
- Neumann, H.: Der Ehrliche muß leiden,
in: Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 30 vom
4./5.2.1961.
- Neumann, L.: Optimale Prämiengestaltung. Grundgedanken
und Folgerungen,
in: Die Versicherungsrundschau, 17. Jg.,
1962, S. 6 - 11.

- Obayashi, R.: Zur Schätzbarkeit des Bedarfs,
in: ZVersWiss, 53. Bd., 1964, S. 255 - 264.
- Obergethmann, H.: Die öffentliche Meinung zu den Rückvergütungsstaffeln,
in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 751 - 752.
- Ders.: Die neuen K-Tarife,
in: ZfV, 13. Jg., 1962, S. 21 - 23.
- Ders.: Änderungen in der Kraftverkehrsversicherung,
in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 807 - 809.
- Obermayer, G.: Gedanken zur gegenwärtigen Lage in der Unfall-, Haftpflicht- und Kraftfahr-Versicherung,
in: VW, 2. Jg., 1947, S. 29 - 34.
- Oberparleiter, K.: Risiko,
in: HWB, Bd. III, 3. Aufl., Stuttgart 1960, Sp. 4693 - 4698.
- Ohne Verfasser: Versicherung im Dienst der Gemeinschaft,
in: Magdeburgische Zeitung Nr. 78 vom 12.2.1937.
- Ohne Verfasser: Die Problematik der " gerechten " Versicherungsprämie,
in: Deutsche Bergwerkszeitung Nr. 41 vom 18.2.1937.
- Ohne Verfasser: " Gerechte Prämie ",
in: Deutsche Allgemeine Zeitung Nr. 318/319 vom 13.7.1937 mit Leserzuschriften und Schlußwort in Nr. 330 vom 18.7.1937 und Nr. 334 vom 21.7.1937.
- Ohne Verfasser: Gerechte Versicherungsprämie,
in: Dresdner Anzeiger Nr. 1960 vom 17./18.7.1937.
- Ohne Verfasser: Die " gerechte Prämie ",
in: Leipziger Neueste Nachrichten, Leipzig, Nr. 199 vom 18.7.1937.
- Ohne Verfasser: Klarheit über die " gerechte " Versicherungsprämie,
in: Westdeutscher Beobachter, Abendausgabe, Köln, 19.7.1937.
- Ohne Verfasser: Was ist " gerechter Beitrag " in der Versicherung ?,
in: Kölnische Zeitung Nr. 374/375 vom 28.7.1937.

- Ohne Verfasser: Neuerungen in der Versicherung,
in: Monatsblätter der Gothaer Versicherungs-
banken, 13. Jg., Nr. 8 vom August 1937,
S. 47.
- Ohne Verfasser: Gerechte und Soziale Gewinnbeteiligung,
in: Der Führer, Nr. 251 vom 12.9.1937.
- Ohne Verfasser: Prämienrückgewähr für alle Versicherungs-
zweige ?,
in: Kölnische Zeitung, Reichsausgabe,
Nr. 536 vom 23.10.1937.
- Ohne Verfasser: Zwei Minuten Volkswirtschaft, Prämienrück-
gewähr,
in: Hamburger Fremdenblatt, Abendausgabe
vom 30.10.1937.
- Ohne Verfasser: Gerechte Prämien - gerechte Provisionen,
in: Sondernummer Versicherungsvermittlung,
36. Jg., Nr. 22 vom 15.11.1937.
- Ohne Verfasser: Prämienrückgewähr in der Autoversicherung ?,
in: Magdeburgische Zeitung, Abendausgabe vom
4./5.12.1937.
- Ohne Verfasser: Die " gerechte " Versicherungsprämie,
in: Düsseldorfer Nachrichten Nr. 189 vom
14.4.1938.
- Ohne Verfasser: Freigabe der Prämie ?,
in: VW, 5. Jg., 1950, S. 147.
- Ohne Verfasser: Außendienst gegen Provisionsherabsetzung,
in: VW, 5. Jg., 1950, S. 410 - 411.
- Ohne Verfasser: Gewinnbeteiligung der Versicherten,
in: VW, 6. Jg., 1951, S. 165.
- Ohne Verfasser: Lebensalter der Kraftfahrer mit Verkehrsun-
fällen,
in: VW, 6. Jg., 1951, S. 363.
- Ohne Verfasser: Die Überschußverteilung in der Kraftfahrt-
versicherung bei schadenfreiem Verlauf,
in: ZfV, 3. Jg., 1952, S. 94.
- Ohne Verfasser: Bonus oder Prämienrückvergütung für Kraft-
fahrer,
in: Industriekurier Nr. 110 vom 22.7.1952.
- Ohne Verfasser: Sätze des Kfz.-Einheitstarifs gerechtfertigt,
in: VW, 7. Jg., 1952, S. 205.

- Ohne Verfasser: Allgemeiner Bonus für Kraftfahrer ?,
in: VW, 7. Jg., 1952, S. 211.
- Ohne Verfasser: Bonus für schadenfreies Fahren statt Prämiensenkung erwogen,
in: Industriekurier Nr. 149 vom 2.10.1954.
- Ohne Verfasser: Schwerer Konflikt zwischen Kraftverkehr und BMW,
in: Handelsblatt Nr. 147 vom 17.12.1954.
- Ohne Verfasser: Kraftfahrzeug-Versicherte vor den Kopf gestoßen,
in: Industriekurier Nr. 192 vom 18.12.1954.
- Ohne Verfasser: Protest der Kfz.-Halter,
in: Die Welt Nr. 294 vom 18.12.1954.
- Ohne Verfasser: ADAC "Überrumpelungsversuch",
in: Handelsblatt Nr. 148 vom 20.12.1954.
- Ohne Verfasser: Bonus-System in der Kfz.-Versicherung.
Über die Bedenken der Versicherungsnehmer hinweggesetzt,
in: Industriekurier Nr. 195 vom 28.12.1954.
- Ohne Verfasser: Ein staatliches Preiscartell,
in: Frankfurter Neue Presse vom 29.2.1956.
- Ohne Verfasser: Kritik an der Kraftfahrtversicherung,
in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 29.2.1956.
- Ohne Verfasser: Kfz.-Versicherer helfen bei Verkehrsverbesserung,
in: Die Versicherungspraxis 1957, S. 14 - 15.
- Ohne Verfasser: Weitere Tariffdifferenzierungen im Gespräch,
in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 6.2.1957.
- Ohne Verfasser: Die Kfz.-Versicherung im Wettbewerb,
in: VW, 13. Jg., 1958, S. 288 - 289.
- Ohne Verfasser: Probleme der Kraftfahrversicherung,
in: VW, 13. Jg., 1958, S. 416.
- Ohne Verfasser: Die Kostensteigerung in der amerikanischen Kfz.-Versicherung,
in: VW, 14. Jg., 1959, S. 181.
- Ohne Verfasser: Die Prämien in der Kfz.-Versicherung,
in: ZfV, 10. Jg., 1959, S. 727 - 728.

- Ohne Verfasser: Die Zukunft der Kfz.-Tarife,
in: ZfV, 10. Jg., 1959, S. 728.
- Ohne Verfasser: Kampf gegen Verkehrsunfall durch Forschung
und Planung,
in: Die Versicherungspraxis 1959,
S. 117 - 118.
- Ohne Verfasser: Zur Neuordnung in der Kraftfahrtversiche-
rung,
in: VW, 15. Jg., 1960, S. 35 - 36.
- Ohne Verfasser: Die Praxis in der K-Versicherung aus der
Sicht der neuen VO,
in: VW, 15. Jg., 1960, S. 534 - 536.
- Ohne Verfasser: Erfolgreiche Abstinenzlerversicherung,
in: VW, 15. Jg., 1960, S. 584.
- Ohne Verfasser: Billigere Kfz.-Versicherungen für Engländer-
innen,
in: VW, 15. Jg., 1960, S. 616 - 617.
- Ohne Verfasser: Psychologie als Prämienbasis,
in: VW, 15. Jg., 1960, S. 657.
- Ohne Verfasser: 50% höhere K-H-Prämien für junge Kraftfah-
rer,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 79.
- Ohne Verfasser: Finnland: Abstinenzler-Tarif in der Kfz.-
Pflichtversicherung,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 135.
- Ohne Verfasser: Neue Kfz.-Tarife ab 1. Januar 1962,
in: ZfV, 12. Jg., 1961, S. 755.
- Ohne Verfasser: Eine schwedische Untersuchung über die Scha-
denfrequenz in der Autoversicherung und die
Anpassung des Tarifs an deren Ergebnisse,
in: Schweizerische Versicherungszeitschrift,
1961/62, S. 174 - 176.
- Ohne Verfasser: Wieviel kostet jetzt die Kraftfahrhaftpflicht-
Versicherung ?,
in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom
20. Januar 1962.
- Ohne Verfasser: Kraftfahrtversicherung taut auf,
in: Die Versicherungspraxis 1962, S. 7 - 9.

- Ohne Verfasser: Tarif der Kraftverkehrsversicherung auf dem Wege zu weiterer Liberalisierung,
in: VW, 17. Jg., 1962, S. 103 - 104.
- Ohne Verfasser: USA Niedrigere KFZ-Prämien für gute Schüler,
in: VW, 17. Jg., 1962, S. 339.
- Ohne Verfasser: DÄNEMARK Kfz.-Tarifizierung nach Fahrzeuggewicht,
in: VW, 17. Jg., 1962, S. 955 - 956.
- Ohne Verfasser: Die Verkehrssünderkartei im Jahre 1963,
in: Die Versicherungspraxis 1964, S. 132.
- Ohne Verfasser: Der Coburger Sog,
in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 188.
- Ohne Verfasser: Wieviel kostet jetzt die Kraftfahrtversicherung ?,
in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 18. Januar 1965.
- Ohne Verfasser: Prämien erhöhungen in der Kraftverkehrsversicherung,
in: Die Versicherungspraxis 1965, S. 23 - 27.
- Ohne Verfasser: " Brandaris "-Skandal ohne Ende,
in: VW, 20. Jg., 1965, S. 280.
- Ohne Verfasser: Zahlungen an " Brandaris "-Gläubiger,
in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16. August 1965.
- Ohne Verfasser: Autohaftpflicht - Teuere Großstadt,
in: Stuttgarter Zeitung vom 7.9.1966.
- Ohne Verfasser: Großstädter zur Kasse,
in: VW, 21. Jg., 1966, S. 691.
- Ohne Verfasser: Die nächste Prämienhöhung kommt bestimmt,
in: Handelsblatt vom 5.10.1966.
- Ohne Verfasser: Großstädter zur Kasse ?,
in: VW, 21. Jg., 1966, S. 691.
- Ohne Verfasser: Prämien in der Kraftverkehrshaftpflichtversicherung werden teurer,
in: Die Versicherungspraxis 1967, S. 13.
- Ohne Verfasser: Die Ummelder,
in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 18. Januar 1967.

- Ohne Verfasser: HUK-Verband antwortet dem AvD,
in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 28.
- Ohne Verfasser: Die neuen Kfz.-Versicherungs-Tarife,
in: DM, Nr. 3 und Nr. 4, 1967.
- Ohne Verfasser: 88. Sitzung des Deutschen Bundestages,
in: VW, 22. Jg., 1967, S. 231.
- Ohne Verfasser: Änderungen in der Kfz.-Haftpflichtversicherung,
in: VW, 22. Jg., 1967, S. 235 - 236.
- Ohne Verfasser: Der ADAC protestiert ... ,
in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 374.
- Ohne Verfasser: Vorläufig keine höheren Prämien in der K-
Versicherung,
in: VW, 22. Jg., 1967, S. 769.
- Ohne Verfasser: Alle für einen - Solidarhilfe der Kraft-
fahrtversicherer - ,
in: ZfV, 19. Jg., 1968, S. 820.
- Ohne Verfasser: Solidarhilfe der Kraftverkehrs-Versicherer
gegründet,
in: VW, 23. Jg., 1968, S. 1244 - 1245.
- Ohne Verfasser: Doch noch Neuregelung der Kraftverkehrs-
Haftpflicht-Prämien für PKW und Kombi,
in: VW, 23. Jg., 1968, S. 1440 - 1442.
- Ohne Verfasser: Affären, Kfz.-Versicherungsprozeß gegen Bonn,
Police aus Delaware,
in: Der Spiegel, 23. Jg., 1969, Nr. 19,
S. 54 - 56.
- Ossewski, K.: Die Regelung der Überschußverteilung in der
Kraftfahrtversicherung bei schadensfreiem
Verlauf,
in: ZfV, 3. Jg., 1952, S. 41 - 42.
- Ders.: Die Neuregelung der Gewinnbeteiligung bei
schadensfreiem Verlauf der Verträge in der
Kraftfahrtversicherung,
in: ZfV, 4. Jg., 1953, S. 429 - 430.
- Patzig, A.: Versicherungsbetriebslehre, Eßlingen a.N.
1925.
- Ders.: Was ist von der Prämienrückgewähr zu halten ?,
in: Deutsche Versicherungs-Presse, 62. Jg.,
21.2.1934.

- Pfennigstorf, W.: VII, Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft der Versicherungswissenschaftler an deutschen Hochschulen vom 20. bis 22. Oktober 1958 in Berlin,
in: VersArch 1958, S. 507 - 509.
- Philipson, C.: A General Survey of Problems Involved in Motor Insurance,
in: Skandinavisk, Aktuarietidskrift 1962.
- Ders.: Einige Bemerkungen zur Bonusfrage in der Kraftfahrversicherung,
in: Blätter der DGVM, Bd. VI, 1962/64,
S. 185 - 202 und S. 203 - 208.
- Plath, W.: Unkosten - nicht Verwaltungskosten,
in: ZfV, 8. Jg., 1957, S. 657.
- Poppe, R.: Beeinträchtigt die Vollmacht des Versicherers nach § 10 AKB den Anspruch des VN auf Bonus und Schadenfreiheitsrabatt,
in: Versicherungsrecht, 14. Jg., 1963,
S. 511 - 514.
- Prechtelt, K.: Marktforschung, Werbung und Public Relations in der Versicherungswirtschaft,
Diss. Marburg 1960.
- Preiß, F.: Eine kurze Zusammenfassung über die Geschichte und Bedeutung der Kraftverkehrs-Versicherung,
in: ZfV, 17. Jg., 1966, S. 356 - 359.
- Preussner, S.: Zahlungssperre und Prämienrückvergütung,
in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 297 - 298.
- Priebe, Jürgen: Krafttarifbestimmungen und Versicherungsvertragsgesetz,
in: ZfV, 13. Jg., 1962, S. 426.
- Prölss, E.R.: Tarifverbände und Tarife in der amerikanischen Schadenversicherung,
in: VW, 11. Jg., 1956, Sonderbeilage zu Nr.12.
- Ders.: Versicherungsvertragsgesetz, 17. Aufl.,
München und Berlin 1968.
- Ders.: Versicherungsaufsichtsgesetz, 5. Aufl.,
München und Berlin 1966.

- Prölss, E.R. -
Thüsen, E.von
(Hrsg.): Die versicherungstechnischen Rückstellungen
im Steuerrecht, Berlin 1941 (2. Aufl.,
Karlsruhe 1954 mit Ergänzungsband, Karlsruhe
1957).
- Pröschel, K.: Marktforschung in der Kraftverkehrsversiche-
rung, Karlsruhe 1968.
- Ders.: Zur Kalkulation von Kfz.-Versicherungstari-
fen,
in: VW, 23. Jg., 1968, S. 1018 - 1023.
- Reichert -
Facilides, F.: Zivilrechtliche Betrachtungen zum gerechten
Verhältnis von Versicherungsschutz und Ver-
sicherungsentgelt,
in: VersArch 1958, S. 299 - 312.
- Reinhold, A.: Beitragsrückvergütung in der Kfz.-Versiche-
rung,
in: VW, 10. Jg., 1955, S. 478.
- Ders.: Beitragsrückvergütung in der Kfz.-Versiche-
rung,
in: VW, 11. Jg., 1956, S. 312 - 313.
- Ders.: Beitragsrückvergütung in der Kraftfahrzeug-
versicherung unter Berücksichtigung der Ver-
ordnung PRNr. 15/59,
in: VW, 15. Jg., 1960, S. 204.
- Ders.: Beitragsrückvergütung in der Kraftfahrtver-
sicherung für das Kalenderjahr 1960 unter Be-
rücksichtigung der VO PR 15/59,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 222.
- Riebesell, P.: Einführung in die Sachversicherungsmathematik,
Berlin 1936.
- Ders.: Selbstbehalt, Freigrenze, Gewinnbeteiligung
und Rabattgewährung bei schadenfreiem Ver-
lauf,
in: Deutscher Volkswirt Nr. 2 vom 9.10.1936.
- Ders.: Läßt sich die Versicherungsprämie nach der
Gefahr abstufen ?,
in: Die Versicherungspraxis, 35. Jg., 1937,
S. 13 - 14.
- Ritterbach, H.: Unterschiede der Prämienrückgewähr - ein An-
sporn für den Wettbewerb ?,
in: Die Versicherungspraxis 1955, S. 182 -
183.

- Rohrbeck, W.: Die Kraftfahrzeugversicherung in Deutschland und ihre Reformen,
in: Das Versicherungsarchiv, 2. Jg.,
1931/32, S. 36 - 52.
- Ders.: Das Preisproblem in der Individualversicherung,
in: ZVersWiss, 33. Bd., 1933, S. 207 - 214.
- Ders.: Die Problematik der " gerechten " Prämie in
der Versicherungsmathematik und die mathematische Wissenschaft,
in: VersArch, 13. Jg., 1942/43, S. 433 - 456.
- Ders.: Wesen, Gehalt und Reform der deutschen Privatversicherung, Berlin und München 1949.
- Ders.: Die kleineren Versicherungsvereine in Deutschland,
in: Zeit- und Forschungsfragen der Versicherungswirtschaft, hrsg. von René Fischer,
H. 5, Weißenburg/Bayern 1950, S. 7 - 17.
- Rohrbeck, W. -
Durst, E. -
Bronisch, O.: Das Recht des Versicherungsagenten, 3. Aufl.,
Köln und Berlin 1950.
- Sachs, W.: Der Nutzen des Bonus in der Kraftfahr-Versicherung,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 470 - 474.
- Ders.: Grenzen und Möglichkeiten der Mathematik in
der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung,
in: Blätter der DGVM, Bd. VI, 1962/64,
S. 3 - 13.
- Ders.: Anhang: Gerechte Prämien, Bedarfsprämien,
wettbewerbsfähige Prämien,
in: Blätter der DGVM, Bd. VI, 1962/64,
S. 19 - 22.
- Ders.: Erfahrung und Erwartung, Karlsruhe 1967.
- Sanchez, H.: Estructuras actuariales de emergencia en el
seguro de automóviles,
in: Berichte des 18. Internationalen Kongresses
der Versicherungsmathematiker München,
4. - 11. Juni 1968, Bd. II, Karlsruhe 1968,
S. 645 - 657.
- Sauerbrey, W.: Nochmals: Zur gerechten Kraftverkehrs-Versicherungsprämie,
in: VW, 22. Jg., 1967, S. 291 - 292.

- Sawyer, T.: Neckermann will sich im Versicherungs-
geschäft betätigen,
in: VW, 20. Jg., 1965, S. 240 - 242.
- Saxer, W.: Versicherungsmathematik II, Berlin, Göttingen
und Heidelberg 1958.
- Scammon, L.W.: Automobile Accident Statistics by " Age of
Driver ",
in: Proceedings of the Casualty Actuarial
Society, 1950.
- Sebastian, H.: Schlechte Pressepolitik,
in: ZfV, 17. Jg., 1966, S. 825 - 826.
- Seuß, W.: Echter Wettbewerb in der Kraftfahrtversiche-
rung,
in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom
19.8.1960.
- Schanz, G.: Musterprozeß über die Autoversicherung. Ist
die Beitragsrückgewähr immer Betriebsaus-
gabe ?,
in: Die Welt vom 17.10.1963.
- Schellenberg, E.: Zur Individualisierung der Prämie,
in: VersArch, 7. Jg., 1936/37, S. 209 - 234.
- Ders.: Die Aufgaben der Prämienberechnung,
in: Neumanns Zeitschrift für Versicherungs-
wesen, Nr. 11 vom 10.3.1937 und Nr. 12 vom
17.3.1937.
- Schilling, H.: Prämienrückvergütung oder Rabatt für Selbst-
beteiligung ?,
in: ZfV, 12. Jg., 1961, S. 16.
- Ders.: K-Tarif und subjektives Risiko,
in: ZfV, 13. Jg., 1962, S. 29 - 32.
- Schmidt, G.: Versuch einer Abgrenzung des Risikobegriffs
in der Versicherungstechnik,
in: Beiträge zur Versicherungswissenschaft,
Festgabe für Walter Rohrbeck, hrsg. von
H. Möller, Berlin 1955.
- Schmidt, G.: Zur gerechten Kraftverkehrsversicherungs-
prämie,
in: VW, 22. Jg., 1967, S. 174 - 175.
- Schmidt, G.: Der optimale Versicherungsbestand, Berlin
1968.

- Schmidt, H.: Methoden und Maßnahmen zur Bekämpfung der Straßenverkehrsunfälle in Deutschland, Diss. Köln 1959.
- Schmidt, H.: Beeinflussung der Schadenaufwendungen eines Versicherungsunternehmens durch Risikoanalyse, Diss. Nürnberg 1967.
- Schmidt-Tüngler, P.: Grundfragen der Kraftfahrzeugversicherung, Berlin-Dahlem 1939, Beiheft zur Zeitschrift " Deutsche öffentlich-rechtliche Versicherung ".
- Schmitz, H.: Kein Bonus für die Autofahrer, in: Handelsblatt vom 19./20.6.1964.
- Ders.: Mehr Prämien für Pkw und Kombi. Familienwagen kommen besser weg, in: Handelsblatt vom 3.8.1966.
- Ders.: Die Kraftfahrversicherung im Spiegel der Erfolgsrechnungen, in: ZfV, 17. Jg., 1966, S. 782 - 783.
- Ders.: Automobilclubs, in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 57.
- Ders.: Schadenhäufigkeit fällt kaum noch, in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 380.
- Schneider, R.: Kraftverkehrsversicherung und Preistindung, gesehen vom Standpunkt und nach den Erfahrungen des Rückversicherers, in: Das Marktproblem in der deutschen Kraftverkehrsversicherung, hrsg. von W. Gerlach, Berlin 1958, S. 95 - 106.
- Schneider, T.: Der Fonds de Garantie Automobile im Rahmen des Schutzes der Verkehrsoffer, Frankfurt am Main und Berlin 1967.
- Schobel, A.: Bonus oder Selbstbehalt ?, in: Die Versicherungsrundschau, 19. Jg., 1964, S. 330 - 336.
- Schötzau, F.: Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Berlin 1935.
- Schultz, M.: Nachmeldung von Bagatellschäden, in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 784 - 785.

- Schulz, E.: Der Einfluß des subjektiven Risikos in der Krankenversicherung,
in: ZfV, 10. Jg., 1959, S. 460 - 464.
- Statistisches Bundesamt Wiesbaden (Hrsg.): Statistische Jahrbücher für die Bundesrepublik Deutschland, 1952 - 1968, Stuttgart und Mainz 1952 ff.
- Stecher, G.: Wesen, Vorteile und Nachteile der Prämienrückgewähr,
in: Neumanns Zeitschrift für Versicherungswesen Nr. 43 vom 23.10.1935.
- Steck, L.: Nochmals: Auslese des subjektiv schlechten Kraftfahrzeug-Geschäftes,
in: VW, 21. Jg., 1966, S. 1332 - 1334.
- Steffens, F.W.: Nochmals: Beitragserhöhung für schadenreiche Wagnisse in der Kraftverkehrsversicherung* - Malus -,
in: VW, 17. Jg., 1962, S. 575.
- Steffens, J.: Schadenfreiheitsrabatt und Anwendung des Kurztarifs,
in: VW, 18. Jg., 1963, S. 454 - 455.
- Ders.: Nochmals: Schadenfreiheitsrabatt und Anwendung des Kurztarifs,
in: VW, 18. Jg., 1963, S. 864 - 865.
- Steinlein, P.: Die Beitragsgerechtigkeit in der Sozialversicherung,
in: VersArch 1958, S. 313 - 326.
- Steinlein-Fritzsche, P.: Das Versicherungswesen der Schweiz, Bd. 1 und 2, Zürich und St. Gallen 1961.
- Stelzer, J.: Bonus und Rückvergütung nach § 4 der VO PR 15/59,
in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 408 - 409.
- Ders.: Nochmals: Bonus und Rückvergütung nach § 4 der VO PR 15/59,
in: ZfV, 12. Jg., 1961, S. 156 - 157.
- Ders.: Verjährung bei Anspruch aus Bonus und Prämienrückvergütung in der Kfz.-Versicherung,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 574 - 577.

- Ders.: Teilungsabkommen und die Beitragsermäßigung in der Kraftverkehrsversicherung, in: ZfV, 13. Jg., 1962, S. 573 - 574.
- Ders.: Die Teilkaskoversicherung und der Schadenfreiheitsrabatt, in: ZfV, 14. Jg., 1963, S. 881 - 882.
- Ders.: Fragen zu den besonderen Tarifbestimmungen über die feste Beitragsermäßigung in der Kraftverkehrsversicherung, in: ZfV, 15. Jg., 1964, S. 129 - 132.
- Stiefel, E.C.: Die Tarifbindung in der Kraftverkehrsversicherung der USA (Haftpflicht-, Unfall- und Fahrzeugversicherung), in: Das Marktproblem in der deutschen Kraftverkehrsversicherung, hrsg. von W. Gerlach, Berlin 1958, S. 103 - 133.
- Stiefel, E. - Wussow, W.: Kraftfahrversicherung, 7. Aufl., München 1968.
- Strietholt, E.: Kraftverkehrsversicherungs-Prämien und -Provisionen im In- und Ausland, in: ZfV, 3. Jg., 1952, S. 287 - 290.
- Ders.: Kfz.-Prämienrückgewähr im Spiegel der Presse, in: VW, 8. Jg., 1953, S. 89.
- Stucken, R.: Offene Fragen der Versicherungslehre, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 92. Bd., 1932, S. 279 - 284.
- Studach, E.: Der Einfluß der Rückvergütung für schadenfreien Verlauf (Bonus) in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung auf die Schadenbehandlung, in: Schweizerische Versicherungs-Zeitschrift, 27. Jg., 1959/60, S. 108 - 111.
- Ders.: Erste Auswirkungen des neuen Prämienstufen-Systems in der schweizerischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung, in: Schweizerische Versicherungszeitschrift, 33. Jg., 1965, S. 79 - 83.
- Tamm, H.: Betrachtungen zur Preisbildung in der Privatversicherung, in: ZVersWiss, 32 Bd., 1932, S. 208 - 220.

- Taxis, H.: Zum Problem der Sammlung guter und Ausmerzung schlechter Risiken in der Kraftfahrzeugversicherung,
in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 26 - 28.
- Taxis, H.: Zur künftigen Struktur des Kraftfahrzeug-Tarifs,
in: ZfV, 18. Jg., 1967, S. 246 - 247.
- Thess/Hagemann: Das Recht der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, 2. Aufl., neu bearbeitet und ergänzt von R. Fleischmann und M. Deiters,
Berlin 1958.
- Thiel, G.B.: Prämienrückgewähr und Teilungsabkommen in der Kfz.-Versicherung,
in: Die Versicherungspraxis Nr. 3, März 1954.
- Ders.: Nochmals: Prämienrückgewähr und Teilungsabkommen in der Kfz.-Versicherung,
in: Die Versicherungspraxis Nr. 8, August 1954.
- Thümen, K.-H.
von: Die Entwicklung der Motorisierung in Deutschland. Der Markt - Heute und Morgen, Hamburg 1958.
- Thyrion, P.: Die jüngste Entwicklung der Risikotheorie,
in: Mitteilung der Vereinigung schweizerischer Versicherungsmathematiker, 65. Bd., 1965, S. 173 - 195.
- Trabant, A.: Rechte und Pflichten der Mitglieder der VVaG,
Diss. Erlangen 1935.
- Tröbliger, A.: Mathematische Untersuchungen zur Beitragsrückgewähr in der Kraftfahrversicherung,
in: Blätter der DGVM, Bd. V, 1960/62, S. 327 - 348.
- Ders.: Eine kleine Studie zum Kraftfahrtrtarif,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 114 - 117.
- Ders.: Die Kalkulation der festen Beitragsrückgewähr in der Kraftfahrversicherung,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 246 - 247.
- Ders.: Die Kalkulation der Beitragsrückgewähr,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 802 - 805.
- Ders.: Tücken der Statistik,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 360 - 363.

- Ders.: Schadenfreiheitsrabatt in lochkartentechnischer Bearbeitung,
in: VW, 16. Jg., 1961, S. 672 - 674.
- Ders.: Ein weiterer Schritt zum risikogerechten Beitrag für PKW in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung,
in: VW, 18. Jg., 1963, Sonderbeilage zu Nr. 23, S. I - V und Sonderbeilage zu Nr. 24, S. I - V.
- Ders.: Eine Auswertung der Stichprobenuntersuchung des HUK-Verbandes,
in: VW, 19. Jg., 1964, Sonderbeilage zu Nr. 12, S. 502 - 508 und zu Sonderbeilage Nr. 13, S. I - V.
- Ders.: Ein Verfahren zur Ermittlung der Schadenreserve in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
in: ZVersWiss, 55. Bd., 1966, S. 277 - 303.
- Tuma, F.L.: Risiko und Prämie in der Versicherung,
in: ZVersWiss, 36. Bd., 1936, S. 245 - 260.
- Turner, R.L.L.: Motor Underwriting: Basic Principles and Possible Future Developments,
in: Journal of the Chartered Insurance Institute, Vol. 61, 1964, S. 65 - 83.
- Tzeuschner, R.: Beitrag zur Frage der Kostenrechnung in Versicherungsbetrieben, Diss. Mannheim 1957.
- Vassel, K.: Kündigung,
in: HdV, Bd. 1, Darmstadt 1958, Sp. 1223 - 1225.
- Ders.: Schwankungsrückstellung,
in: HdV, Bd. 2, Darmstadt 1958, Sp. 1829 - 1832.
- Wagenführ, H.: Wirtschaftskunde des Versicherungswesens, Stuttgart 1938.
- Ders.: Preisbildung, Preisstop und Preissenkung in der deutschen Kraftfahrzeugversicherung,
in: ZVersWiss, 39. Bd., 1939, S. 18 - 35.
- Wagner, A.: Der Staat und das Versicherungswesen (Prinzipielle Erörterungen über die Frage der gemeinwirtschaftlichen oder privatwirtschaftlichen Organisation dieses wirtschaftlichen Gebietes im Allgemeinen),
in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 37. Bd., 1881, S. 102 - 172.

- Wasser, B.: Sind die Kfz.-Versicherungsprämien zu hoch ?,
in: VW, 6. Jg., 1951, S. 122 - 123.
- Weber, W.: Rechtsgültigkeit der Bonus-Verordnung,
in: VW, 10. Jg., 1955, S. 599 - 603.
- Ders.: Über die Rechtsgültigkeit v. § 2 Abs. 1
(Preisgesetzes u.d. VO PR Nr. 13/54),
in: VW, 11. Jg., 1956, S. 632 - 637.
- Wilms, H.: Prämienrückgewähr in der Kfz.-Versicherung,
in: Die Versicherungspraxis Nr. 1, Mai 1952.
- Ders.: Prämienrückgewähr in der Kfz.-Versicherung,
in: Die Versicherungspraxis Nr. 8, August 1953.
- Ders.: Neuregelung der Prämienrückgewähr in der
Kraftfahrthaftpflichtversicherung,
in: Die Versicherungspraxis Nr. 11, November 1953.
- Ders.: Prämienrückgewähr und Teilungsabkommen in
der Kfz.-Versicherung,
in: Die Versicherungspraxis Nr. 4, April 1954.
- Ders.: Prämienrückvergütung und Bonus in der Kraft-
fahrtversicherung ?,
in: Die Versicherungspraxis Nr. 11, November 1954.
- Ders.: Kraftfahrzeughalter erörtern Prämienfrei-
gabe,
in: ZfV, 7. Jg., 1956, S. 190 - 192.
- Ders.: Der Trick mit dem Bonus,
in: Die Versicherungspraxis 1958,
S. 139 - 141.
- Ders.: Die Prämienrückvergütung und der Wettbewerb,
in: Die Versicherungspraxis 1960,
S. 161 - 163.
- Ders.: Die neuen Kfz.-Tarife-Wettbewerb über die
Rabattsysteme,
in: Die Versicherungspraxis 1962, S. 39 - 43.
- Ders.: Preisbindung oder Kartell ?,
in: Die Versicherungspraxis 1964, S. 65 - 67.
- Ders.: Kfz.-Versicherung abseits der freien Markt-
wirtschaft,
in: Die Versicherungspraxis 1964, S. 169 -
172.

- Windecker, C.O.: Kombi entspricht Pkw,
in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom
15. Februar 1967.
- Wolff, I. -
Cuntz, P.: Prämienrückvergütung in der Kraftfahrthaft-
pflicht- und Fahrzeugvollversicherung,
Karlsruhe 1952.
- Dies.: Beitragsrückvergütung in der Kraftfahrt-
haftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung,
Karlsruhe 1953.
- Dies.: Beitragsrückvergütung in der Kraftfahrt-
haftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung,
Karlsruhe 1955.
- Wörner, G.: Allgemeine Versicherungslehre, 3. Aufl.,
Leipzig 1920.
- Wünsche, G.: Beitragsgerechtigkeit und säkulare Ände-
rungen der Rechnungsgrundlagen,
in: VersArch 1958, S. 327 - 333.
- Zapf, J. Rückvergütungssysteme im Wettbewerb,
in: ZfV, 11. Jg., 1960, S. 847 - 848.
- Zollikofer,
W.Th.: Die Systeme der Gewinnbeteiligung in der
schweizerischen Lebensversicherung,
in: Mitteilungen aus dem handelswissenschaft-
lichen Seminar der Universität Zürich,
H. 52, Zürich 1931.
- Zwinggi, E.: Versicherungsmathematik, 2. Aufl., Basel
1958.

Sonstiges

Allgemeine Tarifbestimmungen (ATB) 1962 ff.

Bekanntmachung des Preiskommissars vom 23. Mai 1941, in:
Deutscher Reichsanzeiger Nr. 123 vom 29. Mai
1941.

Bekanntmachung des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs-
und Bausparwesen über die Änderung der Allgemei-
nen Bedingungen für Kraftfahrversicherung vom 24.
Juni 1960, in: Bundesanzeiger Nr. 130 vom 9.
Juli 1960

Bekanntmachung zur Neufassung der Verordnung PR Nr. 15/59 zur
zur Auflockerung der Preisbindung in der Kraft-
fahrtversicherung vom 3. April 1962, in: Bundes-
anzeiger Nr. 71 vom 11. April 1963.

Bekanntmachung des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs-
und Bausparwesen über die Änderung von Bedin-
gungen in der Kraftverkehrsversicherung, in:
Bundesanzeiger Nr. 172 vom 14. September 1965.

Bekanntmachung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus
Kraftfahrzeugunfällen, in: Bundesanzeiger Nr. 1
vom 4. Januar 1966.

Bekanntmachung des Bundesministeriums für Wirtschaft, in:
Bundesanzeiger Nr. 22 vom 1. Februar 1968.

Besondere Tarifbestimmungen des HUK-Verbandes über feste Bei-
tragsermäßigungen bei schadenfreiem Verlauf
(Schadenfreiheitsrabatt) Normalstaffel N, Son-
derstaffel L und Sonderstaffel B.

Besondere Tarifbestimmung über feste Beitragsermäßigungen bei
schadenfreiem Verlauf (Schadenfreiheitsrabatt -
SFR) Sonderstaffel F, in: Tarif für Kraftfahrt-
versicherungen 1962 der "Vereinigten Haftpflicht-
versicherung".

Besondere Tarifbestimmungen über feste Beitragsermäßigungen bei
schadenfreiem Verlauf (Schadenfreiheitsrabatt -
SFR) des Tarifes 1965.

Bundesanzeiger Nr. 148 vom 4. August 1960.

"	112	"	15. Juni 1962.
"	113	"	16. Juni 1962.
"	134	"	19. Juli 1962.
"	138	"	25. Juli 1962.
"	148	"	8. August 1962.
"	149	"	9. August 1962.
"	236	"	14. Dezember 1962.
"	237	"	15. Dezember 1962.
"	240	"	20. Dezember 1962.
"	243	"	28. Dezember 1962.
"	244	"	29. Dezember 1962.

Bundesanzeiger Nr.	2	vom 4. Januar 1963.
"	3	" 5. Januar 1963.
"	6	" 10. Januar 1963.
"	7	" 11. Januar 1963.
"	8	" 12. Januar 1963.
"	10	" 16. Januar 1963.
"	13	" 19. Januar 1963.
"	20	" 30. Januar 1963.
"	50	" 12. März 1964.
"	232	" 11. Dezember 1964.
"	10	" 16. Januar 1965.
"	121	" 3. Juli 1965.
"	141	" 31. Juli 1965.
"	176	" 18. September 1965.
"	183	" 29. September 1965.
"	237	" 20. Dezember 1966.
"	65	" 6. April 1967.
"	227	" 5. Dezember 1967.

Deutscher Reichsanzeiger und Preußischer Staatsanzeiger Nr. 45
vom 23. Februar 1938.

Drucksachen Nr. 1.365 und 1.368, die dem ersten Deutschen Bundestag vorgelegt wurden.

Drucksachen Nr. 727, 1.224 und 1.330, die dem zweiten Deutschen Bundestag vorgelegt wurden.

Einheitstarif 1938.

Einheitstarif 1960.

Entscheidung des Bundesfinanzhofes vom 11. Januar 1956, in:
Bundessteuerblatt 1956 III, S. 59.

Erläuterungen zum Formblatt 1965 für Anträge auf Genehmigung von
Unternehmenstarifen in der Kraftfahrtversicherung,
in: Bundesanzeiger Nr. 129 vom 17. Juli 1964.

Genehmigungsbescheid des Bundesministers für Wirtschaft zur Aus-
weitung der B-Staffel vom 17. Januar 1963.

Genehmigungsbescheid des Bundesministers für Wirtschaft vom
15. September 1965.

Mustersatzung des HUK-Verbandes.

Ohne Verfasser und Überschrift, in: Frankfurter Zeitung vom 30.
Juni 1937 und vom 14. Juli 1937.

" , in: Frankfurter Allgemeine Zei-
tung vom 3. April 1950.

" , in: Handelsblatt vom 30. März
1951.

" , in: Handelsblatt vom 29. Oktober
1962.

Runderlaß über die Durchführung von Anträgen auf Genehmigung der Unternehmenstarife in der Kraftfahrtversicherung zum 1. Januar 1964, in: Bundesanzeiger Nr. 148 vom 13. August 1963.

Runderlaß über die Durchführung von Anträgen auf Genehmigung der Kasko-Tarife für das Verlängerungsjahr 1964 und über die Abwicklung der bisherigen Auflagen, in: Bundesanzeiger Nr. 148 vom 13. August 1963.

Rundschreiben des HUK-Verbandes K 6/52M vom 25. Januar 1952.

Sitzungsprotokoll des zweiten Deutschen Bundestages vom 14. Juli 1954.

Tarifbestimmungen vom 1. Januar 1968.

Veröffentlichung des Bundesministers für Wirtschaft, in: Bundesanzeiger Nr. 233 vom 11. Dezember 1962.

Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen Nr. 12 vom 31. Dezember 1962, S. 262 - 264.

Verordnung über die Versicherung von Kraftfahrzeugen vom 14. Februar 1938, RGBl. I, S. 200.

Verordnung PR Nr. 51/50, in: Bundesanzeiger Nr. 160 vom 22. August 1950.

Verordnung PR Nr. 7/52 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 51/50 und zur Berechnung der Prämien in der Kraftfahrthaftpflicht- und Fahrzeugvollversicherung bei schadensfreiem Verlauf der Verträge vom 25. Januar 1952, in: Bundesanzeiger Nr. 22 vom 1. Februar 1952.

Verordnung PR Nr. 77/52 vom 19. Dezember 1952, in: Bundesanzeiger Nr. 250 vom 30. Dezember 1952.

Verordnung PR Nr. 24/53, in: Bundesanzeiger Nr. 172 vom 8. September 1953.

Verordnung PR Nr. 13/54, in: Bundesanzeiger Nr. 249 vom 28. Dezember 1954.

Verordnung PR Nr. 15/59 zur Auflockerung der Preisbindung in der Kraftfahrtversicherung vom 19. Dezember 1959, in: Bundesanzeiger Nr. 249 vom 30. Dezember 1959.

Verordnung PR Nr. 3/62 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 52/50 über Provisionen in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 52 vom 15. März 1962.

Verordnung PR Nr. 7/62 zur Änderung der Verordnung PR Nr. 15/59 zur Auflockerung der Preisbindung in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 244 vom 29. Dezember 1962 mit Berichtigung, in: Bundesanzeiger Nr. 5 vom 9. Januar 1963.

Verordnung über die Bildung eines Beirates für Tariffragen in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vom 10. März 1966, in: Bundesanzeiger Nr. 57 vom 23. März 1966.

Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung vom 20. November 1967, in: Bundesanzeiger Nr. 225 vom 1. Dezember 1967.

Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung, in: Bundesanzeiger Nr. 231 vom 11. Dezember 1968.

difo-druck schmacht · bamberg